МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

ВИПУСК 35

ЛЬОТЧИКИ

МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

ЛЬОТЧИКИ

ВИПУСК 35

ЖИТТЯ
СЛАВЕТНИХ

ЛЬОТЧИКИ

ЖИТТЯ
СЛАВЕТНИХ

ЛЬОТЧИКИ

СЕРІЯ
БІОГРАФІЧНИХ ТВОРІВ

ЖИТТЯ
СЛАВЕТНИХ

ЛЬОТЧИКИ

ВИПУСК
35

МИХАЙЛО ЛЯХОВЕЦЬКИЙ

ЛЬОТЧИКИ

Під загальною редакцією
кандидата технічних наук М. А. Кочегури

Київ
Видавництво
ЦК ЛКСМУ «Молодь»
1977

6Т5
Л98

Книга документальних нарисів М. Б. Ляховецького присвячена тим, хто першими прокладав шлях у небо нашої Батьківщини,— авіаконструкторам, льотчикам, планеристам. Ці безстрашні люди, яких можна назвати «небесними першопрохідцями», безмежно віддані улюбленій справі, сприяли перемогам вітчизняної авіації.

Л $\frac{70303—021}{М228(04)—77}$ 95—77

© *Видавництво «Молодь», 1977*

ІКАР З УМАНСЬКОГО ПОВІТУ

У дорогу мене покликала телеграма голови Тбіліської міської Ради, адресована секції історії авіації і космонавтики Українського відділення Радянського національного об'єднання істориків природознавства і техніки: «За вашою пропозицією виконком Тбіліської міської Ради депутатів трудящих присвоїв ім'я планериста Георгія Тереверка одній з вулиць Сабуртало Орджонікідзевського району Тбілісі».

Поки турбореактивний лайнер долав молочно-біле громаддя хмар, а стюардеси розносили поміж рядів пасажирів на підносах пластмасові стаканчики з тонізуючими напоями, я ще й ще раз перебирав у пам'яті усі перипетії моїх багатолітніх пошуків, що завершилися ось цим приємним повідомленням.

Сабуртало... Добре пам'ятаю це північно-західне передмістя грузинської столиці. В сорок другому році, коли гітлерівські «стратеги» робили ставку на блискавичне захоплення Кавказу і на його гірських перевалах, на просторах Чорноморського узбережжя розгорнулась жорстока битва з ворогом, саме там, у Сабуртало, у приміщенні медичного інституту розташовувався штаб військового з'єднання, де я був редактором червоноармійської газети. Не дали тоді наші воїни озвірілому ворогові перейти через головний Кавказький хребет, не зазнав красень Тбілісі прямого артилерійського обстрілу чи бомбардувань із повітря. Але й тут гостро відчувався подих війни, місто приймало поранених і відправляло нові бойові підрозділи на передній край... І ще запам'яталося: тоді на все тбіліське передмістя Сабуртало єдино великою спорудою був

саме той медінститут. Усе інше — це маленькі будиночки, що немов ластівчині гнізда тулилися над річкою Вере — притокою Кури — або збігали вниз на дно долини чарівної краси.

І ось, промчавши з аеропорту через затінені зеленню чинар центральні вулиці і площі столиці Грузії, я знову потрапляю у Сабуртало. Впізнаю і не впізнаю — адже минуло чимало років.

Там, де вились на схилах вузенькі вулички, виросли білокам'яні багатоповерхові квартали, серед них оригінальні, народжені сміливим пошуком зодчих корпуси політехнічного інституту, закладів Грузинської Академії наук. Гігантськими стрілами перетнули плато нові проспекти.

Тбіліські друзі поспішають мені сказати, що магістралі, названі іменем грузинського поета Важа Пшавели і російського фізіолога Івана Павлова, з'єднує між собою саме ось ця вулиця, про яку велась мова у телеграмі,— вулиця імені юнака з України Георгія Тереверка, котрий своїм злетом над пагорбами Сабуртало запалив багатьох однодумців, людей з гарячими серцями на штурм повітряного океану...

Невдовзі ми проходимо цією красивою, затишною вулицею. На стінах будинків закріплені таблички з написами грузинською і російською мовами: «Вулиця Тереверка». Житлові будинки, трамвайне депо, автобусний парк, школа-інтернат, дитячі сад і ясла. Звичайний квартал звичайного мікрорайону — тбіліські Черемушки.

— А чи знають місцеві жителі, хто такий Тереверко?

— Я живу на цій вулиці,— говорить один з моїх супутників, помічник начальника Грузинського управління цивільної авіації Ладо Олександрович Санадзе.— До мене, колишнього військового льотчика і теперішнього працівника цивільної авіації, часто звертаються з проханням розповісти, хто такий Тереверко. Я, звичайно, охоче розповідаю.

— Треба,— зауважує голова Орджонікідзевської районної Ради Карло Семенович Мегрелашвілі,— щоб тбілісці знали, що це була за людина. Дайте нам, будь ласка, текст для напису на мармуровій дошці.

Пізно ввечері у висотному готелі, розчинивши балконні двері, я вдивлявся у сузір'я вогнів великого міста і обмірковував короткі рядки, уявляючи, як грузинський каменяр викарбує їх на мармурі... А поки що вони лягли на сторінку репортерського блокнота. Перечитавши їх, сам до себе посміхнувся: «До чого ж тепер усе просто!»

І справді, я впевнено навів у тексті дати і фактичні дані. А ще порівняно недавно у біографії юного героя залишалось так багато невідомого. Не знали точно, коли він народився. У ряді друкованих видань, де побіжно згадувався Тереверко, неправильно вказувалась дата його загибелі. У відомостях про Георгія, що з'явилися в дореволюційній пресі, у двох-трьох публікаціях тридцятих років було так багато недомовок, стільки, як кажуть географи, «білих плям»...

Там, у тбіліському готелі, я подумав: перед тим, як написати кілька рядків для пам'ятної мармурової плити, треба було провести той тривалий пошук, котрий нині вже далеко позаду. Часом усі ці дослідження мені здавались невдячними і малоперспективними клопотами: перегорнути тисячі пожовклих сторінок газетних комплектів, архівних справ, журналів, книг, подолати чималі відстані у столицях і маленьких селищах у пошуках людей, які змогли б пролити світло на подробиці біографії Тереверка...

А почалось усе з того, що, вивчаючи архівні і друковані джерела про розвиток вітчизняної авіації, я знайшов кілька рядків, котрі мене дуже зацікавили. Вони стосувалися періоду, який нині звуть світанком освоєння повітряного океану. З вичитаного я дізнався, що в перші роки нашого сторіччя юнак, син українського селянина-пастуха, Георгій Тереверко у Тифлісі (так тоді називався

Тбілісі) будував планери власної конструкції і літав на них. Також будував аероплан, але завершити цю роботу не зміг. Загинув у 1912 році під час польоту у вітряну погоду...

Ці факти не могли залишити мене байдужим. Образ юнака, що вийшов із соціальних низів і зумів здійснити успішні польоти на власноручно збудованих крилах, асоціювався в моїй уяві з романтичними героями горьківської «Пісні про Сокола» та стародавнього грецького міфа про Дедала й Ікара. Ось яких сподвижників висував зі своїх надр пригноблений царатом простий люд! Турбувала думка: шкода, що коротке, але яскраве, мов спалах блискавки, життя Георгія Тереверка до цього часу невідоме молодому поколінню. Адже його подвиг, хоч і здійснений в іншу епоху, неодмінно стане близький серцю нових поколінь молоді — сучасників підкорення космосу. Відвага і героїзм — якості, що не втрачають своєї ваги з плином часу. Раніше чи пізніше їх неодмінно оцінять співвітчизники.

Перші ж етапи пошуку прояснили нову, дуже суттєву подробицю трагедії: з'ясувалось, що юний авіатор загинув не через власну необережність, не внаслідок непередбаченої аварії літального апарата. Він свідомо «поставив своє життя на карту». До польоту, в якому було мінімум можливостей залишитись живим, його примусили надзвичайно жорстокі умови, в яких доводилося жити і працювати талановитому самоукові.

Жевріла надія: а що коли пощастить знайти когонебудь із рідних, друзів чи знайомих Георгія Тереверка? Для такої сподіванки були всі підстави. Хоч з часу польотів авіатора-винахідника минуло півстоліття, але він загинув молодим. Тому не виключалась можливість зустрітися з його живими ровесниками.

Де ж починати пошук? У першу чергу там, де почалась його трудова діяльність, де можуть виявитись документи, що мають до нього відношення.

Та з Центрального державного архіву Грузинської РСР мені відповіли, що ніяких матеріалів про Тереверка немає. Надіслав ще кілька листів, і — о радість! — старшій науковій співробітниці архіву Л. Африкян поталанило знайти «Послужний список поштаря Тифліської поштової контори Георгія (він же Григорій) Тереверка» і деякі інші матеріали.

Я подався у Тбілісі. Як шукач золота, який натрапив на багату жилу, з нетерпінням гортав сторінки архівної справи. Найважливіші дані: Георгій (Григорій) Семенович Тереверко народився 23 квітня (старого стилю) 1888 року в селі Вільшаній-Слобідці Оксанинської волості Уманського повіту Київської губернії. Тепер це Черкаська область.

Другий шлях пошуку — рідні місця Тереверка. Написав листи в Дубівську сільраду, в Уманський краєзнавчий музей, у міську газету «Уманська зоря».

І ось колеги-журналісти охоче прийняли мою пропозицію, вмістивши невеличку статтю про свого героїчного земляка. Вона завершувалась зверненням до читачів: відгукніться, якщо кому що-небудь відомо про Тереверка чи його рідних, близьких. Незабаром редактор «Уманської зорі» з радістю сповістив мене листом, що бажаний відгук нарешті прийшов: у редакцію написав молодший брат піонера освоєння п'ятого океану Василь Семенович Тереверко.

Ветеран колгоспу з села Вільшаної-Слобідки Дубівської сільради Уманського району щедро поділився зі мною спогадами про рідного брата. Розкрились досі невідомі епізоди біографії талановитого самоука, новими рисами доповнився його образ.

Ось що розповів Василь Семенович:

— Наша сім'я була велика. Окрім батька, матері й дідів, ще дев'ять братів та п'ять сестер. Батько сторожував або пас громадську худобу. Більшість дітей теж були пастухами, а коли дорослішали, йшли на заробітки. Серед

нас особливо виділявся Григорій — розумний, винахідливий хлопчина. Він завжди що-небудь вигадував, з прутиків та паперу майстрував моделі, що літали. Робив також самокати. Ще підлітком вважався на селі за доброго столяра. Сам змайстрував матері прялку, братам витесав із кісток ковзани. А одного разу взяв у комірці сито, зробив з нього ліру та й почав на ній грати. За це ох і дісталося йому від батька, Семена Панасовича.

Григорій десь прочитав (мабуть, у сільського вчителя, який виписував губернську газету) про моделі, що літають, і планери. В тому самому сараї, де він обладнав невеличку столярну майстерню, брати й сестри надибували якісь чудернацькі малюнки на клаптиках паперу (пізніше вони зрозуміли, що то були креслення деталей майбутнього планера). З'явились і деякі дерев'яні частини. Але самого планера так і не зміг хлопець спорудити: не вистачило ні знань, ні коштів. Хоч це й пригнічувало, але братам і сестрам він сказав, що все одно літатиме, як птах. Влаштується працювати у великому місті, знайде освічених людей з грішми і обов'язково побудує літальний корабель.

Василь Семенович сказав мені, що його розповідь може доповнити рідна сестра, Марія Семенівна Тереверко, яка тепер носить прізвище Краща. Та й живе вона там, де літав Григорій,— у Тбілісі, куди переїхала вже після Великої Вітчизняної війни.

Знову шляхи пошуку привели мене до грузинської столиці. У невеличкій садибі, де починається Воєнно-Грузинська дорога, я розшукав Марію Семенівну, яка жила там зі своїм чоловіком Василем Мартиновичем, дочкою, зятем і трьома онуками — Марією, Параскою і Григорієм. Сива жінка розповіла мені все, що зберегла її пам'ять про брата.

— Осіннім ранком закурликали над нашою хатою журавлині ключі. Задивився на них Григорій і каже: «Ех, змайструвати б мені крила та й здійнятися в небо. На

край світу полетів би!» — «Дуже високо. І загинути недовго»,— застеріг хтось із розсудливих братів. «Один раз мати народила, один раз і вмирати»,— лукаво посміхнувся Григорій.

Марії Семенівні і Василю Семеновичу запам'ятався такий епізод. Якось брат роздобув (найвірогідніше, в садибі поміщика Мейдорфа, де він іноді працював помічником столяра) тонкі обрізки фанери. Тижнів зо два щось вирізував із них пилкою, прокручував отвори, потім скріпив мотузкою. Вийшло щось схоже на великі крила. Зіскакував з ними зі стогу сіна, а одного разу заліз на дах сарая і стрибнув униз, зробив кілька помахів і впав на землю, пошкодив ногу.

Коли Григорій сказав батькові про свій намір залишити рідну хату, той не дуже суперечив: годувати великий гурт дітей було нелегко. До того ж Семен Панасович був незадоволений сином за те, що той позбувся роботи в поміщицькій садибі, захопився «пустощами». Гроші на дорогу юнак назбирав тим, що ремонтував односельцям вікна, тини та сараї, робив різні дрібнички.

Пішов Георгій з рідної хати, і вже ніколи більше мати з батьком його не бачили, хоч дещо знали про його подальшу долю: він надсилав листи, в яких розповідав про своє життя-буття.

З цих листів дома знали про те, що Георгій обійшов кілька губерній Росії у пошуках такої роботи, яка б залишала час для самоосвіти й винахідництва, і опинився аж у Тифлісі, місті, де знайомий родини Тереверків Ничипір Савельєв служив кухарем у одного з відомих місцевих лікарів.

— Коли мені було чотирнадцять років,— розповідав син одного з братів Георгія Григорій Якович Тереверко,— я жив у Вільшаній-Слобідці. І довелось мені якось боронувати землю разом з Ничипором Савельєвим, який саме повернувся в рідне село. Він чимало згадував про Георгія Семеновича, зокрема про те, що дядько був

безжурною і веселою людиною, мав гарний голос, задушевно виконував українські пісні.

Саме Ничипір Савельєв допоміг Георгію Тереверку, якому було тоді дев'ятнадцять років, влаштуватись працювати на пошту.

Спогади близьких людей, що знали Георгія Тереверка, а також архівні документи дають можливість з цієї миті датувати цілий ряд подій у житті талановитого самоукавинахідника. 8 лютого 1907 року (тут і далі подається за старим стилем) Тереверко звернувся до начальника Тифліської центральної поштово-телеграфної контори з проханням зарахувати його на посаду поштаря. 22 лютого написав обов'язковий диктант, 8 березня був «допущений до вивчення служби», а 29 березня начальник поштово-телеграфного округу затвердив його поштарем з окладом 240 карбованців на рік, двадцять карбованців на місяць. Лише через два роки дослужився Тереверко до заробітку тридцять карбованців на місяць.

Тут доцільно згадати, що початкові знання набув Тереверко в Вільшано-Слобідській школі, яку успішно закінчив, про що говорить свідоцтво, видане Київською єпархіальною училищною радою 12 лютого 1899 року. Наступною сходинкою була однокласна церковнопарафіяльна школа. Як засвідчує сільська вчителька З. Лапчинська, у хлопця був неабиякий потяг до знань. Але для сина бідняка, як для багатьох йому подібних, дорога в науку була закрита. Так у 1904 році й закінчились його «університети».

Сумлінно виконував Тереверко обов'язки тифліського поштаря.

...Це трапилось на Коджорському шосе, коли з напарником Єзерським він супроводжував пошту з грошима у Мангліс. Її тоді перевозили на перекладних. Біля містка навпроти села Окрокани на них напали грабіжники. Осколками кинутої бомби вбило візника і коней. Під час стрілянини, що зчинилась, загинув Єзерський, а Тереверка було поранено в ногу. Місяць, проведений у лікарні, а потім три місяці лікування вдома вкрай виснажили й до того мізерний бюджет. Коли Георгій одужав, йому знайшли місце у відділенні переказів, збільшили платню аж на... чотири карбованці на місяць. Через рік Тереверко уже міг розпочати польоти на своїх планерах. Але на старті й на фініші часто оступався: боліла нога.

В одній із своїх доповідних записок начальник поштової контори Рябчинський так характеризував юнака: «Тереверко надзвичайно моральний, працьовитий, незважаючи на важкі обов'язки, які виконував завжди з великим старанням, він ночами знаходив час для роботи над літальним апаратом».

Служба на пошті давала Георгію можливість регулярно стежити за періодичними виданнями. Він уважно вивчав усі відомості про авіацію, що з'являлись у той час в газетах та журналах. Описи планерів американського професора Октава Шанюта і професора Київського політехнічного інституту М. Б. Делоне, літаків братів Райт, Блеріо, Фармана і Вуазена не сходили тоді з друкованих сторінок.

Тереверко наполегливо вчився, готувався складати екзамени на перший класний чин. Це дало б йому підстави претендувати на більшу платню і, головне, увійти в коло людей з більшими правами. Адже його, селянського сина, не приймали в Кавказький повітроплавальний гурток (повітроплаванням у той час називали і польоти апаратів, важчих за повітря), де збиралися аристократи, представники багатих шарів суспільства. А головою його був генерал-майор В. К. Карпов — начальник управління сполучень Закавказького військового округу.

Декілька років наполегливої самоосвіти не пропали даремно. Тереверко почав складати розрахунки планера власної конструкції. На свої мізерні гроші купував бамбук, ясен, ялицю, полотно перкаль для обтягування крил,

різноманітний інструмент. У передмісті Тифліса Сабуртало, неподалік од того місця, де Воєнно-Грузинська дорога робить крутий поворот, найняв у домовласника М. Шмідта скромне приміщення, де весь вільний час трудився над планером.

Перехожі не звертали уваги на високого худорлявого юнака в старенькій форменій шинелі, що після трудового дня поспішав засвітла потрапити в свою майстерню. Весь довгий шлях від пошти на Головинському проспекті (нині проспект імені Шота Руставелі) до Сабуртало долав пішки, заощаджуючи кожну копійку. Тут, у цьому напівсараї, він відчував себе не мізерним поштарем, а конструктором, впевненим в успіхові своєї справи. Не знімаючи шинелі, Георгій засовував у грубку кілька коротких полін, підпалював тріски. Відігрівав біля вогню замерзлі руки і зразу ж підходив до необструганого столу, де були розкладені креслення — плоди праці безсонних ночей. Креслення його планера...

Згадався перший ранок у Тифлісі. Запам'яталась залита яскравим сонцем вокзальна площа і дзвінкоголосі, пишновусі носильники у широких, заправлених у чоботи шароварах. Це було в лютому 1907 року. А зараз кінець 1908-го. Георгій Тереверко побудував нарешті свій перший напівбалансувальний планер, виконаний за типом планера американця Шанюта, але більш довершений. Він відрізнявся від останнього тим, що мав рулі висоти і напрямку. У хвостовій частині були розташовані невеликі горизонтальне оперення і руль напряму. Розмах крил складав шість метрів, загальна площа несучих площин досягала дев'ятнадцяти квадратних метрів. Польотом керував пілот зі свого місця з допомогою важеля, розташованого праворуч.

Поруч з будинком, де жив Тереверко, був похилий пагорб, який конструктор облюбував як зручний стартовий майданчик. Планер вагою 28 кілограмів Георгій і його добровільні помічники — молоді ентузіасти авіації —

розбирали, виносили на майданчик і там складали. По закінченні польоту знову доводилося розбирати планер. Запускали з допомогою мотузок, прикріплених до кінців крил. Планер піднімався на висоту 5—8 метрів і тримався у повітрі півхвилини, пролітаючи 60—70 метрів. Тереверко керував ним, користуючись важелями, а також переміщаючи ноги і корпус тіла. Не раз при різкому приземленні апарат ламався. Тереверко тут же, частенько ночами, лагодив його. А наступного дня знову літав. Він повинен був одержати відповіді на питання, що виникали в польотах та при читанні журналів.

У книзі В. Хечинова «Історія літання в Грузії», яка вийшла у Тбілісі в 1935 році, говориться, що із залишеного стартового запису видно, що найтривалішим був політ тридцятий. Він тривав одну хвилину тридцять три секунди. Це на той час було всеросійським рекордом. Одного разу Тереверко піднімався в повітря з пасажиром — хлопчиком з передмістя Сабуртало. Такий політ було здійснено вперше в Росії.

Відомості про льотні досягнення Тереверка дійшли до членів Кавказького повітроплавального гуртка. Самоуком-планеристом зацікавились журналісти. Його природна кмітливість і безмежна любов до авіаційної справи привернули увагу багатьох освічених людей.

«У нього безумовні задатки видатного винахідливого розуму, здатного на велику творчість»,— писали про Тереверка в газетах. З'явилися статті про нього і в московських журналах.

Третій маршрут мого пошуку — Київ — Москва.

Затишний куточок столиці неподалік од пам'ятника Пушкіну. Натискаю на кнопку дзвоника квартири одного з найстаріших авіаційних діячів — Бориса Микитовича Воробйова. Мені відчиняє двері привітний господар і веде до свого робочого кабінету, що до самісінької стелі заставлений стелажами з книгами. Стіл завалено рукописами.

Борис Микитович був редактором журналу «Вестник воздухоплавания», що видавався в десяті роки нашого сторіччя. Незважаючи на похилий вік, він до останніх днів свого життя напружено працював як редактор академічного багатотомного видання творів К. Е. Ціолковського. Розмовляю з цією сповненою творчого натхнення людиною і не вірю, що це той самий Воробйов — редактор відомого дореволюційного авіаційного журналу.

— Ми охоче друкували статті про Тереверка, що надходили з Тифліса від нашого кореспондента Покатилова,— розповідав Борис Микитович.— Більш детальні мої спогади про ті далекі часи ви знайдете в журналі «Самолет» за 1940 рік.

Воробйов характеризує Тереверка як людину невичерпного ентузіазму, котра, незважаючи на великі труднощі, йшла до своєї мети — літака власної конструкції.

— Треба було в той час зацікавити в цьому осіб, що мали владу, бо тільки вони могли дати необхідні кошти для досягнення поставленої мети,— продовжував розповідати Борис Микитович.— Тому Тереверкові часто доводилось демонструвати свої польоти при несприятливих умовах. У травні 1911 року це призвело до аварії — падіння планера. Авіатор тоді якимсь дивом залишився живий...

Ось свідчення очевидця про цю аварію.

Коли апарат уже досяг значної висоти, раптом боковий вітер почав сильно хилити його на бік. Два чи три рази авіатор вирівнював апарат. У той же час ті, хто тягнув мотузку, стежили за напрямом вітру і кидалися в різні боки. Нарешті останній раз планер різко нахилився вбік і почав швидко знижуватись по похилій траєкторії лівим крилом униз, поки воно з тріскотом не зарилося в землю. Авіатор став при такому спусканні на ноги. Але саме в цю мить налетів порив вітру, перекинув апарат і знову притис його до землі.

В іншій давній тифліській газеті я прочитав про те, як сам Георгій пояснював ці свої ризиковані дії:

«Небажання затримувати членів ради Кавказького повітроплавального гуртка, які з'явилися на мої польоти, примусило мене почати польоти при несприятливих для цього умовах: відсутність часом вітру, швидка зміна його напряму і досить відчутні пориви на висоті 10—15 сажнів. До цього слід ще віднести незадовільну тягу мотузки в найкритичніші моменти при зміні напряму вітру. Все це й було причиною падіння планера. Конструкція ж апарата, підкріплена дослідами з осені 1909 року, на мою думку, правильна, і в ній немає дефектів, які могли б бути причиною падіння при нормальних умовах польоту».

І все ж тривожні передчуття гнітили його. Можливо, тому, що заняття повітроплавальним спортом взагалі в той час було небезпечною справою. Так уже судилося, що Георгій Тереверко здобув сумну славу, ставши першою жертвою російського планеризму...

Читаючи пояснення авіатора-винахідника, можна подумати, що говорить поважна людина з багатим життєвим досвідом. Насправді ж це був юнак, майже підліток, натхненний мрійник. Він заходив до редакцій газет і несміливо запрошував репортерів на свої пробні польоти. І то не була жадоба слави. Тереверко шукав підтримки своїм пошукам.

8 жовтня 1910 року в тифліській газеті з'явилася замітка під заголовком «Польоти самоука-авіатора Георгія Тереверка».

В ній говорилося: «6 жовтня увечері при слабкому вітрі юнак-авіатор із сабурталінських пагорбів здійснив три польоти в присутності п'яти чоловік. Незважаючи на відсутність мотора, пропелера і взагалі багатьох пристосувань, які б значно полегшили авіатору завдання, польоти були виключно красиві. Особливо приємно було спостерігати спуски: плавні, легкі. Юнак Г. Тереверко не втрачає надії, і кожний щасливий політ збуджує в ньому ще більше бажань і наполегливості будь-що досягти мети.

— Хай,— міркує він,— і суспільство глухе до моїх починань, хай і товариші по службі в поштовому відомстві не допоможуть мені,— я все життя своє пожертвую для здійснення поставленої мети в галузі повітроплавання».

Яке високе почуття власної гідності звучить у цих словах!

Уже наступного дня після виходу газети з заміткою про Тереверка начальник Тифліського поштово-телеграфного управління Г. В. Мусселіус, дещо стурбований таким незвичним для поштаря заняттям, зажадав детальнішого пояснення. Начальник поштової контори пояснив, що замітка з'явилася «внаслідок здійснених поштарем довіреної мені контори Георгієм Тереверком польотів на винайденому ним планері».

За вимогою високопоставленого чиновника Тереверко подав опис планера, який надіслали Кавказькому повітроплавальному гуртку (КПГ).

Доля не обділила Георгія справжніми друзями, які підтримували його морально, давали цінні поради. Серед них були згаданий з повагою Б. М. Воробйовим кореспондент журналу «Вестник воздухоплавания», технік, член Кавказького повітроплавального гуртка Аполлінарій Петрович Покатилов і один з найстаріших діячів вітчизняної авіації О. В. Шиуков. На жаль, мені не пощастило дізнатися про подальшу долю А. П. Покатилова. А наша зустріч з Олексієм Володимировичем Шиуковим, людиною-легендою, як про нього кажуть льотчики, відбулась на його квартирі в тихому московському Померанцевому провулку.

Дивовижно багате подіями життя Шиукова. Наприкінці 1907 року п'ятнадцятирічний Олексій почав будувати свій перший планер-біплан з махаючими кінцями крил. Вони приводилися в рух ногами. Навесні 1908 року планер був готовий. Під час випробування він відірвався від землі, але зразу ж упав, довівши винахіднику недосконалість конструкції. Олексій продовжував домагатися свого. Він побудував новий планер типу Шанюта — без махаючих крил. 5 травня 1908 року в Тифлісі на Махатській горі Олексій Шиуков здійснив свій перший політ. Він став першим планеристом Російської імперії.

Минуть десятиліття. Олексій Шиуков (Шиукашвілі) побудує ще три планери, літак, стане активним пропагандистом авіаційних знань у Грузії, одним з ініціаторів та організаторів Кавказького повітроплавального гуртка. Червоний військовий льотчик, у майбутньому полковник авіації, Олексій Володимирович Шиуков очолить Закавказьке товариство повітряних сполучень «Закавіа», що увійшло потім в Українське товариство повітряних сполучень «Укрповітрошлях», посідатиме керівні посади у Військово-Повітряних Силах нашої країни, в тому числі командуючого авіацією Московського військового округу, але через усе життя пронесе зароджену в далекій юності ідею створення літальної машини з махаючими крилами. На фотографії первістка планера з махаючими крилами — махольота конструкції Шиукова — є побажання піонера космонавтики Юрія Гагаріна піонерові вітчизняного планеризму: «Щоб ваше дітище залітало й одержало дальший розвиток».

Таким же ентузіастом створення апаратів з махаючими крилами був відомий льотчик І. М. Виноградов, який працював разом з Шиуковим. Це він пілотував єдиний літак на першотравневому параді у 1918 році, це за його польотом стежив В. І. Ленін. А в Києві планери з крилами, що змахували, будував О. Ю. Маноцков.

— Польоти на планерах,— розповідав мені ветеран авіації О. В. Шиуков,— були лише першою сходинкою для Георгія Семеновича Тереверка. Він прагнув поповнити свої знання, щоб кінець кінцем побудувати літак і літати на ньому. Це була його заповітна мрія, для здійснення якої він не шкодував сил, віддавав своє дозвілля, свої мізерні кошти, частенько живучи надголодь.

— Хай,— міркує він,— і суспільство глухе до моїх починань, хай і товариші по службі в поштовому відомстві не допоможуть мені,— я все життя своє пожертвую для здійснення поставленої мети в галузі повітроплавання».

Яке високе почуття власної гідності звучить у цих словах!

Уже наступного дня після виходу газети з заміткою про Тереверка начальник Тифліського поштово-телеграфного управління Г. В. Мусселіус, дещо стурбований таким незвичним для поштаря заняттям, зажадав детальнішого пояснення. Начальник поштової контори пояснив, що замітка з'явилася «внаслідок здійснених поштарем довіреної мені контори Георгієм Тереверком польотів на винайденому ним планері».

За вимогою високопоставленого чиновника Тереверко подав опис планера, який надіслали Кавказькому повітроплавальному гуртку (КПГ).

Доля не обділила Георгія справжніми друзями, які підтримували його морально, давали цінні поради. Серед них були згаданий з повагою Б. М. Воробйовим кореспондент журналу «Вестник воздухоплавания», технік, член Кавказького повітроплавального гуртка Аполлінарій Петрович Покатилов і один з найстаріших діячів вітчизняної авіації О. В. Шиуков. На жаль, мені не пощастило дізнатися про подальшу долю А. П. Покатилова. А наша зустріч з Олексієм Володимировичем Шиуковим, людиною-легендою, як про нього кажуть льотчики, відбулась на його квартирі в тихому московському Померанцевому провулку.

Дивовижно багате подіями життя Шиукова. Наприкінці 1907 року п'ятнадцятирічний Олексій почав будувати свій перший планер-біплан з махаючими кінцями крил. Вони приводилися в рух ногами. Навесні 1908 року планер був готовий. Під час випробування він відірвався від землі, але зразу ж упав, довівши винахіднику недосконалість конструкції. Олексій продовжував домагатися свого. Він побудував новий планер типу Шанюта — без махаючих крил. 5 травня 1908 року в Тифлісі на Махатській горі Олексій Шиуков здійснив свій перший політ. Він став першим планеристом Російської імперії.

Минуть десятиліття. Олексій Шиуков (Шиукашвілі) побудує ще три планери, літак, стане активним пропагандистом авіаційних знань у Грузії, одним з ініціаторів та організаторів Кавказького повітроплавального гуртка. Червоний військовий льотчик, у майбутньому полковник авіації, Олексій Володимирович Шиуков очолить Закавказьке товариство повітряних сполучень «Закавіа», що увійшло потім в Українське товариство повітряних сполучень «Укрповітрошлях», посідатиме керівні посади у Військово-Повітряних Силах нашої країни, в тому числі командуючого авіацією Московського військового округу, але через усе життя пронесе зароджену в далекій юності ідею створення літальної машини з махаючими крилами. На фотографії первістка планера з махаючими крилами — махольота конструкції Шиукова — є побажання піонера космонавтики Юрія Гагаріна піонерові вітчизняного планеризму: «Щоб ваше дітище залітало й одержало дальший розвиток».

Таким же ентузіастом створення апаратів з махаючими крилами був відомий льотчик І. М. Виноградов, який працював разом з Шиуковим. Це він пілотував єдиний літак на першотравневому параді у 1918 році, це за його польотом стежив В. І. Ленін. А в Києві планери з крилами, що змахували, будував О. Ю. Маноцков.

— Польоти на планерах,— розповідав мені ветеран авіації О. В. Шиуков,— були лише першою сходинкою для Георгія Семеновича Тереверка. Він прагнув поповнити свої знання, щоб кінець кінцем побудувати літак і літати на ньому. Це була його заповітна мрія, для здійснення якої він не шкодував сил, віддавав своє дозвілля, свої мізерні кошти, частенько живучи надголодь.

Не полишаючи занять планеризмом, Тереверко почав будувати літак власної конструкції. Йому допомагали активісти з учнівської молоді, службовці. Серед останніх був капітан далекого плавання, лоцман Батумського порту у відставці Василь Миколайович Клюй. У 1909 році він і сам сконструював планер, одержавши на нього охоронне свідоцтво № 45528. За його допомогою Тереверку пощастило найняти для майстерні підвальне приміщення в Церковному провулку.

До наших днів збереглось фото: біля планера поруч з Тереверком (він останній праворуч) стоять його вірні друзі А. П. Покатилов і В. М. Клюй.

І знову Тбілісі. Серед нескінченних редакційних турбот роблю собі невеличке «вікно» для продовження пошуку. Шукаю ветеранів грузинської авіації, сучасників Тереверка.

Колишній командир авіаційного загону, що дислокувався на Кавказі під час першої світової війни, потім один з організаторів радянської військової і цивільної авіації на Закавказзі Михайло Сергійович Мачаваріані до похилих літ працював начальником відділу руху Грузинського управління цивільної авіації.

— Не полишаючи польотів на планері,— розповідав мені Михайло Сергійович,— Тереверко розрахував літак і вже на новому місці, у напівпідвальному приміщенні біля Воронцовського мосту (тепер міст імені Карла Маркса), розпочав його будівництво. Незважаючи на нестачу грошей, він з допомогою товаришів зумів зібрати фюзеляж, несучі поверхні, рулі оперення і шасі. Будівництво літака вимагало значно більших коштів. Скільки довелось Тереверку зазнати незгод, принижень у пошуках благодійників для придбання необхідних матеріалів! Відмовляючи собі в усьому, він на останні кошти виписував з Москви дрібні частини для літака — троси, розтяжки, колеса; з Берліна — прогумовану тканину...

Кавказький повітроплавальний гурток доручив членам своєї науково-технічної ради побувати в майстерні Тереверка і оглянути літак.

Нарешті наприкінці 1910 року моноплан, що мав чіткі, витончені обриси, був готовий. Розмах крил близько восьми метрів, їх ширина — півтора метра, загальна площа несучої поверхні — дванадцять квадратних метрів. На фермі було прикріплене хвостове оперення у вигляді кіля, рулів висоти і напряму. Фюзеляж чотирикутної форми. Троси керування проходили через ролики до місця пілота і за задумом винахідника збігалися до качалки і ручки, щоб за бажанням пілота можна було одночасно, роблячи повороти, змінювати положення руля висоти. Шасі було двоколісне, з пружинними амортизаторами. Всі дерев'яні частини Тереверко робив сам з великою старанністю. Літак можна було розібрати і зібрати за кілька хвилин.

Та хоч літак було побудовано, він не міг летіти без двигуна. В Росії авіаційних двигунів не виготовляли, їх доводилося виписувати із Франції за великі гроші — 12—15 тисяч франків. З цього приводу Тереверко уже налагодив зв'язок з відомою фірмою «Анзані». Фірма погодилась продати двигун «російському авіаторові, що подає надії», зі знижкою 30 процентів. Але і для цього потрібно було понад 600 карбованців. Таких грошей, звичайно, ні у Тереверка, ні у його товаришів не було. Друзі надумали організувати збір пожертвувань.

З милостивого дозволу місцевої влади А. П. Покатилов почав збирати гроші по підписному листу серед населення. Перші 50 карбованців уніс В. М. Клюй. Це окрилило збирачів, але потім, як згадує О. В. Шиуков, справа пішла все гірше й гірше. Почали давати по карбованцю, по... 20 копійок, і на 400 карбованцях підписка припинилась.

Не чекаючи результатів збирання грошей, Тереверко звернувся до відомого винахідника авіаційних двигунів

А. Г. Уфімцева, який жив у Курську. Той згодився побудувати двигун за невелику суму, по собівартості, всього за 1200 карбованців, на таких умовах: при поставці 25 процентів, а решту треба було сплачувати частинами протягом дев'яти місяців. Але передчасна смерть Тереверка розірвала цей договір.

Під час роботи над літаком, щоб набути навички з пілотування і перевірити принципи запровадженого ним керування, Тереверко спорудив новий планер, свого роду аналог літака, який важив 65 кілограмів. На цьому планері він здійснив майже 50 польотів у присутності численних глядачів.

Георгій Тереверко добре розумів значення своїх досліджень в галузі літакобудування. Про це говорить його рапорт від 17 квітня 1911 року з проханням надати місячну відпустку із збереженням зарплати.

«...З того часу (з 1907 року) і до сьогодні я невсипуще займаюсь справою авіації, причому винахід свій я удосконалив; на мою думку, якщо він не може вважатися останнім словом науки, то в усякому разі може стати поряд з кращими винаходами, а головним чином — мета винаходу, конструкція... така, що літальний апарат цей може бути цілком придатний для практичної військової мети взагалі, а розвідувальної служби — особливо; цю мою думку підтвердили оглядом кращі вчені авторитети, серед них же знайшлися навіть такі, що без будь-якого риску жертвують потрібну суму для придбання двигуна, з тією, одначе, умовою, щоб роботи по спорудженню апарата були завершені не пізніше, як протягом одного місяця.

Будучи спонуканий спрагою науки і знань, а головне — власним внеском у вітчизняну авіацію виключно для воєнних цілей і знаючи повне співчуття і чуйність свого начальства, я беру на себе сміливість потурбувати Ваше високородіє всепокірним проханням клопотатися перед його превосходительством паном начальником округу про дозвіл мені місячної відпустки зі збереженням платні, щоб цим самим надати мені можливість досягти благих наслідків моєї довголітньої, наполегливої праці, якою, окрім мого морального задоволення, можна принести безсумнівну користь вітчизні».

Про це ж згадував перший грузинський льотчик Віссаріон Савелійович Кебурія, який 29 липня 1910 року одержав диплом пілота-авіатора з рук самого Луї Блеріо, був одним з організаторів цивільної авіації у Грузії, один час перебував членом правління «Укрповітрошляху», мешкаючи в ті роки в Харкові: «Він (Тереверко) невтомно конструював різні типи планерів... Цілком усвідомлював небезпечність становища і те, що підкорення повітря близьке, і надзвичайну його важливість для людства...»

Одного разу Тереверко познайомився з тифліським журналістом Цілосані, який порадив йому звернутись по допомогу до намісника Кавказького краю графа І. І. Воронцова-Дашкова. Але винахідник сам не зважився — досить великою була між ними соціальна дистанція. Тоді журналісти повели про це мову з помічником намісника по цивільній частині сенатором Ватаці. Гроші обіцяли, але не дали...

Тоді за справу взявся друг Тереверка А. П. Покатилов. Після довгих клопотів знайшов потрібних людей, і його прохання про надання субсидії на придбання двигуна вручили дружині намісника графині Єлизаветі Воронцовій-Дашковій. Вона зацікавилась молодим «авіатором з народу», теж пообіцяла грошей, але після того, як Тереверко здійснить показові польоти на планері у присутності представників намісника. Кавказький повітроплавальний гурток, дізнавшись про рішення графині, на екстреному засіданні виділив спеціальну комісію, якій доручив зайнятися винаходами «літаючого поштаря».

Георгій весь час був у збудженому стані. Невже здійсниться його мрія? На смаглявому, схудлому обличчі сві-

тилися почервонілі від безсонних ночей очі. Начальство так і не дало очікуваної відпустки, не було у Георгія вільного часу, все доводилось робити увечері та вночі.

У цей нещасливий день, 18 січня 1912 року, Тереверко вже на світанку був на місці майбутнього старту. Перевірив кріплення планера, зібрав його.

Він дуже нервував, бо, як на зло, в той день дув сильний, рвучкий вітер. Погана погода загрожувала зірвати польоти. А від них залежало одержання субсидії на купівлю двигуна для аероплана.

— Один політ — і матиму двигун! — говорив він товаришам.

— Сильний вітер, може, відкласти політ? — турбувався Покатилов.

Та Георгій і слухати не хотів. З яким нетерпінням чекав цього дня! Сьогодні він покаже панам з гуртка, посланцям намісника майстерність планерного польоту. Сьогодні нарешті вирішиться доля його дітища — він завоює право на придбання двигуна для свого аероплана.

Почали з'їжджатися на фаетонах поважні глядачі у військових, інженерних шинелях, журналісти. Як офіційний представник намісника прибув його старший ад'ютант Чавчавадзе.

Двічі виносив Тереверко з товаришами планер на вершину пагорба, і кожного разу його знову доводилось ховати в імпровізований ангар: шалений вітер не дозволяв починати польоти. Та випробовувати далі терпіння іменитих гостей не можна було. Деякі відкрито висловлювали невдоволення, дехто вже збирався додому.

Тереверко вирішив: будь-що-будь! Узявся за планер, приготувався до польоту. За його сигналом стартова команда кинулась тягнути планер за мотузки. На початку розбігу сильним поривом вітру планер піднявся з місця на висоту 6—7 метрів і, рухаючись, продовжував підніматися. Стартова команда бігла, тягнучи за собою легкий апарат. Раптом новий сильний порив вітру підкинув планер на висоту 20 метрів і вирвав мотузку з рук тих, хто тягнув за ліве крило.

— Кидайте мотузку! — закричав Покатилов і побіг через поле навперейми команді.

Але люди розгубились. І замість того, щоб кинути другу мотузку, прив'язану праворуч, і дати можливість планеру вільно планерувати, продовжували тягнути. Планер різко нахилився на бік. Тереверко намагався важелями випрямити апарат, але планер почав руйнуватися в повітрі, втрачати швидкість і, ковзнувши на праве крило, урізався в землю. Сила удару була така, що вся права частина планера розлетілась на тріски. У Тереверка була зламана нога, він сильно вдарився головою.

На крилі планера його занесли в будинок, де він наймав маленьку кімнатку. О. В. Шиукову випала сумна місія супроводжувати пораненого.

Коли Георгія Тереверка переносили, він був при свідомості.

— Це нічого. Я, здається, тільки дуже забився,— винувато сказав він господареві будинку. Але потім прошепотів: — Це все, це — кінець...— і знепритомнів.

Доктор Асріянц, що прибув у Сабуртало в кареті «швидкої допомоги», подав пораненому першу допомогу. Тереверка перевезли в Михайлівську лікарню Червоного Хреста, де лікарі Маркевич і Морі з усіх сил намагалися врятувати юнакові життя. Та все виявилось даремним. 21 січня 1912 року він помер.

— Я був свідком катастрофи,— згадує О. В. Шиуков,— внаслідок якої ми втратили талановитого винахідника, умільця з України. Пам'ятаю, перед смертю він висловив мені своє останнє бажання: «На труну вінків не покладайте... І опустіть в могилу головою до Сабуртало...»

У хроніці газети «Кавказ» за 22 січня між двох інших повідомлень про інфекційні захворювання у Тифлісі і панахиду з приводу смерті якогось благодійника загубилась маленька замітка «Смерть авіатора».

Теплий некролог про юнака з України вмістила газета «Тифлисский листок».

«Завоювання повітря дуже дорого коштує людству. Тифліс приніс і свою жертву на закривавлений вівтар науки і повітроплавання.

Чотири дні тому на Тифліському аеродромі при сильному вітрі здійснював свої досліди з планером свого винаходу Г. С. Тереверко, молодий і невтомний винахідник. Майже чотири роки він працював над винаходом у галузі повітроплавання. Не маючи своїх коштів, молодий винахідник вимушений був відмовляти собі в найнеобхіднішому, витрачати останні гроші на те, щоб купити інструменти і матеріали. Чуйні люди йшли назустріч молодому винахідникові і допомагали йому чим могли. В останній час перед молодим винахідником відкривались більш-менш світлі перспективи, він сподівався, що його досліди приведуть до бажаних результатів. Попереду його чекала можливість придбати аероплан з двигуном.

Але напередодні здійснення своїх надій він зазнав аварії.

Помер Г. С. Тереверко. Його мученицька, але славетна смерть не зупинить інших піонерів, які відважно піднімаються у повітряні сфери і жертвують власним життям, щоб зробити цю стихію приступною і безпечною для всього людства».

Звістка про загибель Георгія долетіла і до його рідного села. Зовсім недавно він надіслав листа, в якому у відповідь на запрошення приїхати на весілля до односельця жартуючи відповів: «Чекайте мене з повітря». Надійшла з Тифліса посилка з подарунками для сім'ї. Сестрам — нові шовкові хустки — блакитна, жовта, коричнева; молодшим братам — матроські костюмчики; матері Пелагеї Василівні — велика хустка, цукерки.

— Та не минуло і тижня після одержання посилки,— згадувала сестра авіатора Марія Семенівна,— як ми ді-

знались з листа, що брат загинув. Побивалася мати, плакали всі...

Як зазначалося в опису, «зберігся один аероплан власної конструкції померлого, в розібраному вигляді, з двома колесами на шинах, з одним баком для мастил і з тросами». Він був переданий на зберігання в п'яту роту другого залізничного батальйону, де пролежав кілька років і потім пропав.

Неможливо без гіркоти читати опис власного майна небіжчика. Не рахуючи інструментів: одне осіннє старе пальто, пара поношених черевиків, потерта шапка...

Щоб поховати Тереверка, знадобилась допомога добрих людей — товаришів авіатора по роботі, які зібрали 167 карбованців 95 копійок, членів Кавказького повітроплавального гуртка. Нарешті розщедрилась і канцелярія намісника, зробила жест, видавши на поховання 300 карбованців.

Поховали Георгія Семеновича Тереверка на Кукійському кладовищі святої Ніни у Тифлісі.

Шиукову довелось умовляти священиків порушити правила православного обряду поховання, щоб виконати останню волю небіжчика: він хотів лежати головою не на схід, а до пагорба, на Сабуртало. Гроші допомогли залагодити справу...

На скромному надмогильному хресті було написано: «Георгій Семенович Тереверко, перша жертва російського планеризму. Народився у Вільшаній-Слободі Уманського повіту Київської губернії».

На жаль, могила Тереверка до наших днів не збереглася.

Традиційна дружба, історичні корені якої сягають у сиву давнину, пов'язує український і грузинський народи. На Україні як святиню бережуть пам'ять про видатного грузинського поета Давида Гурамішвілі, який багато років жив і творив у Миргороді. Знають і люблять у Грузії славетну українську поетесу Лесю Українку, яку

надихала на творчість земля Руставелі. На Сурамському перевалі височить їй пам'ятник.

Іменами революціонерів, героїв громадянської війни Кіквідзе і Картвелішвілі названо вулиці в столиці України — Києві. У серці Грузії — старовинному й вічно юному Тбілісі — увічнено і пам'ять безстрашного Ікара з Уманщини — Георгія Семеновича Тереверка.

БРАВО, УТОЧКІН!

На прибережних пагорбах розкинулося велике південне місто — порт на Чорному морі.

Одеса... Влітку на вулицях розцвітає біла акація, і місто з усіма його околицями, фонтанами, лиманами поринає в солодкий аромат, магічному впливу якого однаково підвладне все живе.

На початку тридцятих років я звернувся до письменника Юрія Олеші з проханням написати для газети «Вісті ВУЦВКу» нарис про Одесу. Олівцем на звичайному газетному папері він створив справжній гімн рідному місту, яке своїм повітрям, тінню своїх платанів, вогнями суден, що стоять у порту і на зовнішньому рейді, бентежить серце й уяву. Життя відчувається тут в усій повноті й різноманітності.

Саме в такому місті народився дивний самородок, видатний спортсмен-авіатор Сергій Уточкін.

Предки його покинули Москву в 1812 році, коли йшла вітчизняна війна проти полчищ Наполеона, й переселилися на південь. Сергій народився 30 червня 1876 року за старим стилем. У книзі Успенської церкви, що й нині стоїть на колишній Преображенській вулиці (тепер вулиця Червоної Армії), записано: «У одеського 2-ї гільдії купця Ісая Кузьмина і його законної дружини Аустинії Степанівни, обоє православні, народився син Сергій. Свідки — маякський 2-ї гільдії купець Дмитро Федорович Алексєєв і дружина одеського купця Параскева Аганіївна Алейникова».

Коли народився третій син Микола (середнього звали Леонід), померла мати. Помер від сухот і батько. Залишившись сиротою, Сергій з десяти років виховувався у

сім'ї батькової сестри, потім його віддали пансіонером у Рішельєвську гімназію, що містилася на вулиці Садовій.

У 1911 році друг Сергія Леонід Алейников невеличким тиражем видав в Одесі тоненьку книжечку «Російський авіатор Уточкін», в якій наводяться цікаві відомості з його життя.

Пансіонат, де виховувався Сергій, утримував викладач тієї ж Рішельєвської гімназії Роберт Емільович Заузе. У нього було 5 вихованців у віці від 7 до 17 років. Але скоро цей учитель — хронічний алкоголік — змушений був залишити викладацьку діяльність, і матеріальний стан сім'ї різко погіршився. Одного разу вночі Сергія розбудив нелюдський крик учителевої дружини. Він слідом за іншими домочадцями кинувся на горище, де побачив жахливе видовище: вчитель висів у петлі на бантині, а поруч билася в істериці збожеволіла жінка. Раптом вона скочила, вхопила величезний кавказький кинджал і заходилася різати ним своїх дітей, а через хвилину викинулася з вікна на бруківку й розбилася на смерть. Бідолашні діти теж невдовзі померли. Усе це так приголомшило Сергія, що він на деякий час онімів. Поступово до нього повернулася мова, але з тих пір він став заїкатися.

Дядько забрав Сергія з пансіонату і віддав до реального училища, що містилося в Лютеранському провулку. Та хлопцеві зовсім не до вподоби були різні бухгалтерські премудрості. Він захопився спортом. У чотирнадцять років став кращим ковзанярем міста. Досягши в якомусь виді високих результатів, переходив до іншого. Так перебрав аж двадцять видів спорту. В 1894 році Уточкін посів перше місце на велосипедних гонках, став лідером велосипедистів Росії, набув популярності на всіх велотреках Європи. У 1901 році погодився безкоштовно керувати велосипедними змаганнями і навчати молодих спортсменів. 19 серпня влаштував на велотреці спортивне свято — змагання велосипедистів, на яке зібралося багато глядачів.

Сергій Уточкін був першим у Росії, хто оволодів на цементній доріжці циклодрому катанням на роликах, цим незвичним для росіян спортом. Нове захоплення: англійський професійний бокс. А потім зацікавився мотоциклом, захопився автомобільними змаганнями. На той час самохідні машини взагалі були рідкістю в Росії. Протягом майже п'ятнадцяти років Уточкін був неперевершеним автогонщиком на треках Одеси, Петербурга, Москви, Парижа, Брюселля, Ліссабона та інших міст світу, перемагав таких світових чемпіонів, як Ван ден Борн і Жаклен. Досягав величезної на той час швидкості — до півтораста кілометрів на годину. Уточкін не знав страху, випробовував долю зухвалими витівками, не раз перебував на волосині від смерті. А одного разу спустився на автомобілі Потьомкінськими сходами, що з'єднують гавань з бульваром.

Ось що згадує про це очевидець у нарисі «Незвичайна людина», надрукованому в журналі «Всемирная панорама», що вийшов у Петербурзі в 1916 році. «Гукаємо йому, благаємо облишити цю безглузду витівку, заявляємо, що вважаємо своє парі програним. Де там! Сергій уже мчить сходами, швидко долаючи марш за маршем. І ось він уже на бруківці. Всі завмерли... Майнула думка, що він розіб'ється об огорожу церкви святого Миколи. Але Уточкін спритним маневром розвертається на бруківці і тріумфально зупиняє машину».

Боксер, яхтсмен, гімнаст, плавець, стрибун у воду з вишки, планерист. Мисливець на тигрів у Азії. Уточкін першим вивчив гру в футбол, створив дві футбольні команди, став капітаном однієї з них. Його влучні удари по шкіряному м'ячу бачили на батьківщині футболу в Англії. Він умів швидко схоплювати особливості того чи іншого виду спорту і в кожний вносити щось нове.

Письменник Купрін так характеризував Уточкіна в пору його спортивної слави: «Якщо є в Одесі два популярних імені, то це імена бронзового Дюка (пам'ятник

одному із засновників Одеси герцогу де Рішельє), що стоїть над бульварними сходами, і С. І. Уточкіна».

Це була смілива, мужня, справедлива людина, улюбленець експансивних одеситів, кумир рибалок, докерів, спортсменів різних звань і віку, всюдисущих одеських хлопчаків, цікавих до видовищ жінок.

— Я дуже популярний в Одесі,— з гумором розповідав про себе Уточкін.— Коли я їду вулицею на машині, то вуличні хлопчаки біжать за мною і дражняться: «Рудий Уточкін!»

Але дорослим жартувати з ним було небезпечно. Одного разу, коли якийсь гультяй кинув йому з балкона кондитерської зухвалу репліку, Уточкін зупинив машину, піднявся на другий поверх, узяв кривдника за барки й поклав на тістечка, що красувалися на прилавку.

Так, це була рудоволоса, зі світлими віями, синьоока людина, вище середнього зросту, короткошия і довгорука. В його кремезній, могутній статурі відчувалася звіряча спритність. Таким знали Уточкіна сучасники.

Заняття спортом не зробили його однобічним, не притупили інтелекту. Він уважно стежив за літературою, був цікавим, дотепним співрозмовником. Заїкання лише підсилювало точність і дошкульність його мови.

Уточкін ніжно любив природу, розумівся на живописі й музиці, а його фейлетони, надруковані в «Одесских новостях», свідчили про неабиякі журналістські здібності автора. Частенько до дачників на Великому Фонтані долітали звуки якоїсь бентежної мелодії. Її на скрипці награвав Уточкін.

Олександр Іванович Купрін був другом Уточкіна. Їх часто можна було бачити разом. В оповіданні «Наташа» письменник вивів Уточкіна під іменем Птицина.

На дачі юрисконсульта Російського товариства пароплавства і торгівлі збирається різношерстна публіка, яку приваблює врода юної племінниці адвоката.

«Кого там тільки не перебувало! Художники, актори, співаки, соціалісти різних напрямків, лікарі, студенти, патлаті поети, страхові агенти, розкішно вдягнені франти з брудними нігтями і люди без певних професій, піхотні офіцери місцевих полків. І так без кінця.

Наташа дивилася на мужчин, немов дивилася крізь них у порожній простір. Більш за інших, мабуть, привертав до себе увагу якийсь Птицин, давня знаменитість південного міста, заповзятий спортсмен, велосипедний гонщик, боксер, льотчик, плавець, бігун на довгі дистанції, чемпіон з парусних змагань, до того ж іще вогняно-рудий і заїка. Він подобався Наташі. Його товариство не дратувало Наташині нерви і не виснажувало її терпіння нескінченними повтореннями піднесеної і сальної вульгарщини.

Але одного разу милий Птицин вимушений був зникнути із дачного товариства і щез назавжди, на превеликий жаль Наташі. Справа в тому, що відчайдушний рудий спортсмен якось несвоєчасно, при великому скупченні гостей сказав слова:

— С-с-соба-ба-баче весілля!

Єгор Іванович розсердився, зробив йому різке зауваження і нагадав щось про «мій дім».

Птицин відповів байдуже:

— Т-т-так я краще під-ду.

І пішов назавжди».

Сергій Ісайович Уточкін ненавидів прекраснодушних буржуа і спритних ділків, він завжди був готовий прийти на допомогу простим людям, що потрапили в біду. В дні чорносотенного погрому 1905 року Уточкін самовіддано кинувся на захист безпорадних стариків, жінок і дітей, яким загрожувала смерть від рук озвірілих бандитів із «Союзу російського народу». Від тяжкої рани, нанесеної рукою чорносотенця на Дерібасівській вулиці, надовго потрапив до лікарні. Але це не перешкодило йому

захопитися новим, небезпечним видом спорту — повітроплаванням.

Одесити бачили, як піднімався на повітряній кулі італієць Ернесто Вітолло. Його пасажиром піднявся в повітря й Уточкін. Це визначило його подальшу долю — він вирішив стати повітроплавцем. Але де роздобути повітряну кулю? Йому поталанило: інший власник кулі Отто Бруннер упав разом з аеростатом у море. Після цього він вирішив позбутися його. Оболонку і корзину кулі у складчину купили Уточкін, Маковецький і Шкруфт.

Уточкіна незборимо тягло в небо. Людина діяльної, енергійної натури, він одразу ж узявся за справу. 2 травня 1907 року глядачі з цікавістю спостерігали, як Уточкін з помічниками видобував водень для наповнення оболонки повітряної кулі ємкістю 600 кубічних метрів. На іподромі стояли мідні бочки із сірчаною кислотою, якою діяли на залізні ошурки, генератори газодобувного апарата й інше устаткування. Та куля наповнювалася погано. Летіти небезпечно. Невже відмінять політ?

Уточкін вирішує залізти в корзину. Куля звільняється від баласту, вириваєтся з рук команди, яка її тримає. Раптом сильний порив вітру. Корзина вдаряється об землю, Уточкін вилітає з неї. Куля піднімається в небо і падає в море. Через два дні її знаходять у рибальських сітках біля берегів Великого Фонтана.

Уточкін не залишає своїх задумів. З притаманними йому витримкою і терпінням готується повторити спробу піднятися на сферичному аеростаті. Ремонтує оболонку кулі, перевозить її на газовий завод. Тут наповнює світильним газом, продуктом сухої перегонки кам'яного вугілля.

Публіка, яка зібралася на одеських схилах, спостерігала цікаве видовище: від газового заводу, що на Пересипі, впродовж порту йшов катер, за ним на тросі тягнулась повітряна куля, в її гондолі сидів Уточкін. Коли катер

причалив до Ланжерона, кулю на руках перенесли на велотрек. І знову невдача: йде дощ, газ витікає з погано підігнаної оболонки.

Ще одна спроба. На календарі 2 жовтня 1907 року.

«Готово! Перерізано тоненький тросик, що утримував мене на поверхні, і ось моя маленька куля, легко здригнувшись, відокремлюється від великої земної кулі,— писав Уточкін.— Швидко зменшується майданчик з глядачами. З повітря відкривається чудова панорама. Видно Карантинний мол, маяк, устромлену в небо стрілу собору, маківку Оперного театру, зелень бульварів, готель «Лондонський».

За першим польотом був другий, третій... Уточкін відчув себе господарем повітряної стихії і вільно поводився з нею.

Одного разу, вилетівши з трьома пасажирами і перебуваючи на великій висоті — до чотирьох кілометрів, пілот вийняв цигарку і, закуривши, недбало кинув сірника в корзину аеростата. Пасажири відчули себе в небезпеці: адже іскра могла пропалити оболонку, тоді катастрофи не минути. На репліку одного із занепокоєних пасажирів Уточкін холоднокровно відповів:

— Ні-ні, вибуху не буде. Не бійтесь... Я вас усіх благополучно доставлю на землю.

І при цьому ні найменшого хизування. Основною рисою його характеру була безстрашність.

Досягнення авіаційної науки в Росії, пов'язані з іменами таких видатних вітчизняних учених, як Д. І. Менделєєв, О. Ф. Можайський, М. Є. Жуковський та інші, пробудили в передових колах російського суспільства глибокий інтерес до авіації та повітроплавання. На початку XX століття в Росії було створено велику кількість авіаційних гуртків і товариств. У 1904 році Жуковський заснував при Товаристві любителів природознавства повітроплавальну комісію, якою керував протягом кількох років.

З 1908 року в Росії починають видаватися авіаційні журнали «Библиотека воздухоплавания», «Техника воздушного флота» та інші.

Посилений інтерес до повітроплавання, безсистемні польоти на повітряних кулях і апаратах, важчих за повітря, викликали необхідність створення організацій, які на відповідному технічному рівні могли б здійснювати підготовку і навчання льотчиків. У Росії першою такою організацією став Одеський аероклуб, статут якого було затверджено 8 березня 1908 року. На Дерібасівській вулиці, в будинку № 5, де розташовувався Чорноморський яхтклуб, найняли одну кімнату для бібліотеки і канцелярії. Таким був початок. Президентом Одеського аероклубу (ОАК) було обрано командуючого військами Одеського військового округу барона О. В. Каульбарса, а з січня 1910 року президентом став банкір, згодом володар літакобудівного заводу А. А. Анатра. Секретарем обрали К. Л. Маковецького.

У статуті ОАК говорилось, що його створено для «... вивчення, удосконалення і популяризації повітроплавання». При цьому «на випадок війни він вважає головним своїм обов'язком надання всіх своїх сил, особистих і матеріальних, у розпорядження військового відомства». В члени клубу приймались «особи обох статей усіх національностей і всіх верств», окрім... нижчих чинів і навіть юнкерів. Першим з російських аероклубів ОАК на зборах у Лондоні було прийнято в Міжнародну авіаційну федерацію.

Одеський аероклуб був першим не тільки за часом заснування, але й за масштабами своєї діяльності. У 1908 році в Одесі було здійснено 13 польотів на сферичних аеростатах, у 1909 році — вісім, у тому числі на повітряній кулі «Россия», об'ємом 1500 кубічних метрів, придбаній аероклубом по передплаті. На цій кулі були виконані всі відомі польоти в Одесі, і зокрема польоти

Уточкіна з Купріним. На двох повітряних кулях були великі рекламні написи гільзової фабрики «Катик».

Перші одеські пілоти-повітроплавці піднімались у повітря не лише над рідним містом, але й за межами Росії. Журнал «Воздухоплаватель» писав у 1908 році: «В Одесу повернулися з Єгипту п. п. Уточкін, Маковецький та Ван дер Шкруфт, які їздили туди здійснювати польоти на повітряній кулі. Сергій Уточкін зробив шість, а Ван дер Шкруфт — два польоти. Люду на всіх польотах збиралося багато, особливо французів та англійців; останні скупчувались на пірамідах, деякі з них були геть усіяні публікою. Куля піднімалася на тисячу метрів вище пірамід. Англійці супроводжували політ вигуками «гіп-гіп, ура!».

Під час другого польоту Ван дер Шкруфта пролунав страшний тріск: куля лопнула, але пілот, який сидів у корзині, не розгубився. Видерся на сітку, що залишилася цілою, і разом з нею й корзиною упав на землю. Весь одяг спортсмена був пошматований, коли куля волочилася по піску. Його ж самого поранило й подряпало».

Члени аероклубу займалися і планерним спортом. Одеський журнал «Спорт и наука» (№ 13 за 1908 рік) писав: «За останні два тижні проведено цілий ряд надзвичайно цікавих дослідів з планерами, побудованими в Одесі механіком А. Н. Цацкіним на замовлення секретаря ОАК К. Л. Маковецького. Майже щоденно на 4-й станції трамвая і на Біговому полі здійснювались польоти. У дослідах брали участь Єфімов, Уточкін, офіцери морського батальйону та інші. Кращі польоти тривали до 50 сек.»

Це був ранок російського планеризму.

Солдати й офіцери морського батальйону, що розташовувався в приміщенні Сабанських казарм на Канатній вулиці (нині вулиця Свердлова), брали активну участь у роботі аероклубу. Вони вміли поводитися з вітрилами, з такелажем, що використовувався в системі повітряних куль, тому залучались до їх запуску і ремонту. З 1908 по 1914 рік парк Одеського аероклубу налічував понад

десять сферичних аеростатів. У подальшому солдати морського батальйону стали фактично першими будівниками літальних апаратів, важчих за повітря. Командував батальйоном полковник В. І. Набоков, його заступником був відомий пізніше аеронавт, начальник повітроплавального парку ОАК, начальник Одеської і Севастопольської військово-авіаційних шкіл підполковник Х. Ф. Стаматьєв.

Повітроплавання не давало повного задоволення вольовій і пристрасній натурі Сергія Уточкіна, хоч польоти виконувались їм не тільки зі спортивною метою, але й для метеорологічних досліджень. Адже людина не керує польотом повітряної кулі, вона не стільки господар, скільки полоненик літального апарата, яким володіють повітряні течії.

Усе частіше й частіше з'являються в газетах і журналах повідомлення про польоти аеропланів американців братів Райт, бразільця Сантос-Дюмона, француза Вуазена.

У 1909 році інтерес до польотів апаратів, важчих за повітря, зріс. Адже в липні цього року Луї Блеріо здійснив свій переліт через Ла-Манш. Кожен день був відзначений якоюсь новою перемогою людини над повітряною стихією, і сміливці, як птахи, змагались у підкоренні блакитного неба.

В Одеському обласному архіві зберігається рукопис статті Уточкіна «Повітряні роздуми», в якій він пророче віщував: «Сотні століть мріяли люди піднятися в повітря, і нарешті людський розум переміг. Людина винаходить машини, що можуть триматися в повітрі, повністю слухняні волі її творця, такі ж важкі, як і він сам, мають потужність, що у декілька разів перевищує його власні сили; ці машини підкоряються його найменшому рухові. Можна вірити: світ вступив у нову еру і людство пізнає радість від яскравості, свободи і краси почуття... Мудрець сивої давнини не знав того, що, крім руля повороту, аероплан матиме руль глибини».

На закінчення Уточкін висловлює надію, що людство невдовзі зможе підкорити неосяжні простори космосу. Мине трохи більше десяти років — і в Одеській будпрофшколі почне вчитися майбутній Головний конструктор ракетно-космічних систем Сергій Павлович Корольов, ще через сорок років на космічному кораблі «Восток» першим злетить у космос радянський громадянин Юрій Олексійович Гагарін.

Незважаючи на успішні польоти повітряних куль, засновники і пілоти Одеського аероклубу зробили правильний висновок: майбутнє за авіацією. На засіданні 19 травня 1908 року, через два місяці після заснування аероклубу, був розроблений проект вишукування коштів для придбання аероплана і відрядження у Францію пілота для виучки. Представники ОАК звернулись із закликом «до всіх співчуваючих справі рідної авіації». Зібрали досить грошей, щоб відрядити за кордон необхідний персонал, який би вибрав зразок літака і оволодів майстерністю польоту на ньому. У Францію було відряджено пілота Ван дер Шкруфта. Невдовзі з Парижа надійшло повідомлення, що літак вирішено купити у фірми братів Вуазен, а у бельгійської фірми Вівенус — двигун. Згодом довелося придбати двигун «Гном».

Для літака, привезеного у квітні 1909 року в Одесу морем, на Стрільбищному полі побудували ангар. Звичайно, споруда ця була ще недосконала. Пілоти Ван дер Шкруфт та Катанео, який одночасно служив шофером у Артура Анатра, виконали кілька не зовсім вдалих підльотів. Та це не заважило журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» (№ 1 за 1910 рік) засвідчити: «Перша машина, важча за повітря, відокремилась від землі в Одесі 24 квітня 1909 року (політ Ван дер Шкруфта, аероплан Одеського аероклубу)».

Автору замітки не було відомо, що чверть століття тому було зроблено спробу підняти в повітря перший у

світі літак вітчизняної конструкції видатного російського вченого і винахідника О. Ф. Можайського.

Завезений з-за кордону літак ремонтувався в майстернях морського батальйону. Умілі майстри-самоучки швидко усували пошкодження. «Одесский листок» 9 серпня 1909 року писав: «Після ремонту літак під керівництвом Катанео піднявся на висоту близько сажня і пролетів близько сажня по прямій...»

Але при наступній спробі Ван дер Шкруфта злетіти апарат було розбито остаточно. Правління аероклубу вирішило замовити два аероплани типу «Блеріо». Член аероклубу банкір і тютюновий фабрикант Ксідіас запропонував Уточкіну на кабальних умовах укласти угоду: його буде направлено у Францію вчитися на пілота, а він має потім відпрацювати борг гастрольними польотами по країні. У випадку порушення угоди льотчик повинен був сплатити 15 тисяч карбованців неустойки. Уточкін відмовився. На умови Ксідіаса пристав талановитий авіатор Єфімов. Згодом він повернувся із Франції на батьківщину і 8 березня 1910 року здійснив перший політ.

Сергій Уточкін вирішив домогтися здійснення своїх планів власними силами. Але для навчання йому треба було поїхати у Францію. Нарешті пощастило зібрати трохи грошей завдяки перемогам на автомобільних та мотоциклетних гонках. Прощаючись із друзями на вокзалі, він упевнено вигукнув:

— Чекайте Уточкіна з повітря!

У Франції влаштувався монтером на паризькому заводі «Гном», де опанував техніку збирання двигунів, вивчив різні типи літаків. Заробив 15 тисяч франків, суму на ті часи солідну. Але й цих грошей не вистачило, щоб купити літак, який коштував 30—35 тисяч. Він придбав два двигуни «Анзані» у Луї Блеріо — вузли літака та окремі частини. Все це було доставлено в Одесу. З Уточкіним з Парижа приїхали два техніки-французи.

В Одесі пілот Євневич почав будувати літак, що був точною копією літака «Райт». Просте копіювання не влаштовувало Уточкіна. Він мріяв побудувати аероплан власної конструкції. Але грошей знов-таки не вистачило. Довелось звернутися за кредитами до місцевих меблевих фабрикантів. Коли Уточкін закінчував будівництво ангара, представники місцевої влади пред'явили йому претензію: чому не показав управі план будівництва? Роботу припинили. Після довгих клопотів все ж пощастило побудувати ангар у віддаленому кутку Стрільбищного поля.

«Із жадібною заздрістю,— писав Уточкін,— я стежив за розвитком авіації. Перші щасливі польоти Фармана, Делагранжа, Райтів безмірно тішили і гостро отруювали мене. Радісно було, що химера стала дійсністю, але прикро було усвідомлювати, що я змушений стояти віддалік од справи, до якої поривався усією своєю суттю. Було страшенно тяжко, але ще тяжче було те, що всі мої настирливі намагання, пов'язані з клопотами самому добувати знаряддя і матеріали і самому будувати аероплан, зустрічали уїдливе кепкування».

Свій вибір Сергій Ісайович зупинив на моноплані «Блеріо-XI». До біпланів він ставився скептично.

Кореспондент московського журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» писав: «Славетний гонщик-велосипедист Уточкін давно мріє про успіхи авіації... На моє запитання про «Фармана» він відповів одним словом: «Курка». Але потім змінив свою думку про біплани.

Талановитий самоук, він був лише практиком. Одначе вніс багато суттєвих змін у конструкцію аероплана. На 4-й станції Малого Фонтана, на дачі секретаря Одеського аероклубу К. Л. Маковецького, Уточкін відкрив своєрідне ательє. Президент ОАК барон Каульбарс виділив у його розпорядження майстрів — солдатів морського батальйону, які напрактикувалися на чисельних ремонтах першого французького аероплана: слюсаря-механіка Букасова і столяра Медведєва. Уточкін здійснив свою мрію. Більш

того, він сам сконструював і побудував двигун, що розвивав 1600 обертів на хвилину.

Апарат зібрано. Але попереду випробування, знадобляться для заміни запасні частини. А коштів уже немає.

Уточкін надумав організувати виставку і таким чином зібрати гроші, необхідні для продовження дослідів.

29 листопада 1909 року в залі фірми «Провідник», що на розі Катеринінської і Поштової вулиць (нині вулиці Карла Маркса і Жуковського — *М. Л.*), Уточкін виставляє для платного огляду один з апаратів. Виставку відвідали тодішній президент ОАК О. В. Каульбарс і персидський шах. Високі гості оглянули побудований «чинами морського батальйону апарат і побажали список тих, хто брав участь у будівництві аероплана».

У першому номері журналу «Аэро- и автомобильная жизнь» за 1910 рік кореспондент писав: «У технічному товаристві інженер А. В. Гусєв математично розробив формули, за даними яких було побудовано аероплан Уточкіна... Одеський авторитет інженер Гусєв повідомив, що апарат Уточкіна — моноплан типу «Блеріо», на якому було здійснено переліт через Ла-Манш. Ідея Блеріо, але схожий і на «Антуанет» Латама. Виконаний з багатьма змінами. Важить 16—18 пудів разом з Уточкіним. Мотор «Анзані» робить 1456 обертів на хвилину, 25—30 к. с., гвинт спереду, як у Блеріо. Я математично перевірив конструкцію аероплана. Він повинен полетіти після перевірки і регулювання змін, внесених Уточкіним. Прекрасна і швидка робота чинів морського батальйону. Так інтенсивно можуть працювати лише люди, віддані справі».

Передбачалося, що літак буде куплений фірмою «Провідник» за сім тисяч карбованців, яка потім передасть його у власність Уточкіна. Не так уже й багато грошей за рекламу!

Після закриття виставки літак перевезли на біговий іподром. Але він не зміг злетіти, а робив лише підльоти.

Комісія аероклубу визнала, що малопотужний двигун не в змозі забезпечити підйомну силу. Висловлювалось також передбачення, що Уточкін надмірно обтяжив конструкцію.

Уточкін облишив своє дітище. Але так вабило небо... Допоміг випадок. Льотчик Єфімов поїхав за кордон, і аероплан, на якому він уперше злетів, передали Уточкіну.

У житті авіатора настала вирішальна хвилина. Аероплан є, треба на ньому літати. Але як? Адже йому так і не вдалося пройти курс навчання. І він приймає рішення, гідне прославленого спортсмена. Сказав собі: одне з двох — або він зробить нечуване в історії авіації, здійснить політ подібно людині, якій властиві правильна, точна і швидка реакція, і до імен Отто Лілієнталя, Леона Делагранжа додасть своє ім'я, або ж перетвориться в безформну масу, закінчивши цією кривавою плямою свою діяльність в авіації.

Одного разу Уточкін сказав друзям:

— Я полечу сьогодні або ніколи!

«Поле, на якому я готувався здійснити політ,— розповідав згодом Уточкін,— в усіх відношеннях було багатим на небезпеку... Насип, горби, стовпи, канави і будівлі. Та ще й паркани з усіх боків. Тут не можна було спробувати полетіти. Треба було зразу ж летіти. І летіти вправно, уміло і точно... До того ж високо — вище від перешкод. Але я вірив у себе. Чому, думав я, у двадцяти різновидах спорту я легко оволодів кожним і дуже швидко розумів усі тонкощі? Очі мої призвичаєні, руки тверді, енергія і воля мобілізовані. Я посміхнувся і, сідаючи на пілотське місце, подивився на купу червоної цегли: через якусь мить я буду над нею.

Навколо кілька приятелів. Вони хвилюються за мене. Деякі стежать за кожним моїм рухом... Але ось лунає команда механіка.

Машина ожила... Нарешті-бо!

Дикий настрій охоплює мене. Невтримність, радість відчуття новизни.

Земля, мій ворог, уже за десять сажнів піді мною. І я у владних обіймах іншої стихії, чарівно принадливої, яка красномовно говорить своїм мовчанням — прийди!

І я лечу, піднімаючись все вище й вище. Рух стає менш помітним. Земля поволі пропливає піді мною. Досягши висоти ста метрів, я лечу, боячись потайки телеграфних стовпів. Роблю два кола, пролітаю діброву, де стоїть ангар, лагідно оглядаю його дах, і, перервавши пальне в моторі, поволі спускаюсь на майданчик».

30 березня 1910 року «Одесский листок» сповістив: «Сьогодні на іподромі бігового товариства відбудеться екзаменаційний політ С. І. Уточкіна на звання пілота-авіатора». На той час льотчикам присвоювалось таке звання. А 11 квітня 1910 року в протоколі спортивного комітету Одеського аероклубу записали: «Вирішили: видати грамоту на звання пілота-авіатора члену ОАК Сергію Ісайовичу Уточкіну і повідомити про це Імператорському Всеросійському аероклубу для затвердження такої. Надіслати Київському товариству повітроплавання лист з проханням надавати всіляке сприяння С. І. Уточкіну, який починає турне по Росії під прапором і патронажем Одеського аероклубу».

За кілька тижнів Уточкін оволодів своєю капризною машиною, сам модернізував її. Уже після перших його польотів одеські газети захоплено писали: «Всі, хто тільки міг, прийшли подивитись, як літає людина, і треба віддати належне С. І. Уточкіну: він літає пречудово. Ми бачили польоти в Москві Леганьє і Гюйо (відомі французькі авіатори). Їх польоти навіть не можна порівняти з польотами нашого нового авіатора».

Першим містом у тріумфальній подорожі по Росії був Київ. Газети повідомляли, що в Київ приїжджає Уточкін і здійснить кілька польотів.

21 квітня 1910 року. Погода в той день була несприятлива — хмарна, зранку йшов сильний дощ. Незважаючи на це, задовго до призначеного часу — п'ятої години вечора — кияни зібралися на Сирецькому плацу (навпроти політехнічного інституту). Глядачів було так багато, що довелося відтіснити їх із злітного майданчика з допомогою солдатів.

Та ось з намету під аплодисменти присутніх вийшов Уточкін. Надів авіаторський шлем, великі рукавиці і сів на своє місце спереду, на рівні нижнього крила. Завів двигун. Асистенти відпустили літак — і він покотився по злітній доріжці. Непомітно біг переходить у політ. Зробивши розворот, апарат плавно сідає на тому самому місці, з якого стартував. Весь політ тривав три хвилини.

Через годину Уточкін удруге піднімається в повітря для тих, хто запізнився. 25 квітня відбулося ще кілька польотів. Під час одного з них авіатор вилетів за межі майданчика і зробив коло над безквитковими глядачами, порушивши умови польоту.

Звичайно місце для польотів вибирали десь на околиці. Обгороджували льотне поле високим парканом, щоб глядачі, які не мали квитків, нічого не могли побачити. Авіаторам, як правило, заборонялось підніматися високо. От і довелось літати «на зразок кажана, не вище димаря», як співали в той час куплетисти.

Свідок тих польотів М. Зорін писав у газеті «Вечірній Київ» 12 березня 1962 року: «Потім Уточкін пропонує підняти в повітря бажаючих. Серед щасливчиків був і я. Підходячи до апарата, ми почували себе героями, які ризикують життям. Політ на висоті 80 метрів продовжувався кілька хвилин. На прохання піднятися вище авіатор відповів, що це небезпечно, бо була погана погода. Сидіти в машині на маленькій дерев'яній лаві було незручно, заважали натягнуті дроти. Шум гвинта збуджує, але почуття страху немає. Відчуваєш себе легкокрилою пташкою, з насолодою дихаєш чистим повітрям. На посадку апарат іде досить круто. Машина торкається зеленого

килима, котиться полем і зупиняється. Знову грім оплесків. Сергій Уточкін люб'язно допомагає вийти з «кабіни».

Відомий радянський письменник Костянтин Георгійович Паустовський в той рік учився у Першій Київській гімназії. Він теж був свідком першого польоту Уточкіна в Києві. Ця подія закарбувалася в його пам'яті. Через багато років, згадуючи своє дитинство і юність, він написав главу «Браво, Уточкін!». Але вона загубилася і в зібрання творів не ввійшла. Лише після смерті письменника у 1968 році її було надруковано в «Литературной газете». Нижче наводимо уривок з неї.

«Незграбна довга коробка з оглушливим тріском піднялася над парканом і низько полетіла розгойдуючись упродовж спортивного поля. Коні візників задерли голови і почали задкувати.

Коробка повільно наближалася, бензиновий чад стріляв з неї рівномірними синюватими хмарками. У коробці сиділа, простягнувши ноги в жовтих тупоносих черевиках, вогненно-руда людина у солом'яному канотьє — сміливий російський авіатор Уточкін.

Побачивши його, коні візників зірвалися і помчали. Вони зникли у хмарах куряви під гуркіт коліс і лемент візників. А коробка — перший аероплан — важко пролетіла над нами. Ми мимоволі нахилили голови. За коробкою бігли хлопчаки, а за хлопчаками, притримуючи шаблі, спітнілі городові. Натовп кричав: «Браво, Уточкін!», кидав у повітря шапки, свистів і аплодував. Оркестр грав попурі з опери «Життя за царя». Майоріли трикольорові прапори.

Командуючий Київським військовим округом генерал Іванов стояв у лакованій колясці і, тримаючись за плече кучера, дивився на Уточкіна в бінокль. Потім Іванов опустив бінокль, покликав околодочного наглядача і сказав йому, хизуючись, громовим голосом:

— Прошу припинити махання парасольками! Авіатор від цього нервує і може розбитися.

Уточкін зробив плавний поворот і спустився на бігову доріжку.

Польоти здалися нам простою і безпечною справою,— Уточкін летів над самою землею, майже зачіпаючи за голови глядачів.

Втомлені й щасливі повертались у місто курним Святошинським шосе, повз гасові склади і велосипедні майстерні. Ми з повагою дивились на ці майстерні. Серед знятих велосипедних коліс і сідел працювали майстри в брудних фартухах, обточуючи напильниками металеві частини. У такій ось майстерні у безвісному американському містечку брати Райт зробили свій перший літак.

Я був сучасником декількох великих відкриттів — кіно, автомобіля, аероплана.

Усі ці відкриття на своєму початку, або, як було заведено писати у старомодних книгах, на світанку свого існування, мали трохи смішний вигляд і були оповиті поетичністю, що походила, мабуть, від їх винахідників — простих, мужніх людей.

Усе це були гарні речі із світу чудес. Аероплани повинні були дати людям нові радощі, наблизити віддалені країни, наповнити пташиною легкістю тіло».

Польоти Уточкіна в Києві справили надзвичайне враження на громадськість. Один з очевидців так оцінював їх: «Кожного, хто ризикує життям на цій повітряній арені, хай підтримує і зміцнює думка, що він працює не тільки заради «плати за вхід», а в першу чергу заради величі й могутності своєї вітчизни. Росії необхідно оволодіти повітряним простором, і тому кожному російському авіаторові честь і хвала: він корисний громадянин своєї батьківщини».

Київське товариство повітроплавання, яке користувалося великим авторитетом у авіаційних колах, запровадило знаки заохочення за досягнення в авіації: золотий, срібний і бронзовий нагрудні знаки, медалі — настільну і для носіння на грудях, почесні дипломи і свідоцтва.

Першою срібною медаллю 6 травня 1910 року був нагороджений пілот Одеського аероклубу С. І. Уточкін — «За популяризацію повітроплавання в Росії».

А в цей час Уточкін уже був у Москві.

Один з найстаріших радянських льотчиків, учасник громадянської війни О. І. Жуков згадує, як він хлопчаком з паркана на Бєгах у 1910 році спостерігав за польотами віртуоза Уточкіна — так писали тоді газети. 2 травня Уточкін вилетів за межі іподрому і вперше пролетів над Москвою. Це був великий тріумф. Іноземні пілоти тоді ще побоювались літати над населеними пунктами, бо зупинка двигуна (а це траплялось нерідко) неминуче означала загибель пілота.

Професор М. Є. Жуковський підніс одеситу срібний кубок від імені Московського науково-технічного товариства повітроплавання.

Уточкін відвідав у Москві літакобудівний завод «Дукс» Ю. А. Меллера, який попросив його здати замовникові апарат «Дукс» типу «Фарман». Уточкін взявся за випробування нової конструкції (в той час він освоїв і біплани) зі знанням справи. Одначе «Дукс» через конструктивні недоробки не зразу піднявся в повітря. Довелось дещо у машині переробляти. На польоти Уточкіна, слава про якого вже гриміла по всій Росії, зібрались члени Московського товариства повітроплавання і велика кількість публіки. Одного разу, піднявшись на апараті «Дукс», Уточкін протримався в повітрі 33 хвилини.

Через кілька днів Уточкін знову на Україні. Його чекають у Харкові. Краєзнавець М. О. Ковань, який багато і плідно працював над історією авіації і повітроплавання в Харкові, у своїй брошурі, названій «У небі Харкова», передав святкову атмосферу, в якій відбувались перші в цьому місті польоти знаменитого авіатора.

«У той час, як в сараї на тихій Мироносицькій вулиці завершувалась робота над першим літаком Гризодубова, харківська публіка переживала хвилюючі дні. Не встигли

в травні 1910 року відгриміти тріумфальні гастролі Федора Івановича Шаляпіна, ще вирували викликані ним пристрасті, а газета «Южный край» уже повідомляла: «Добре знайомий по велосипедних гонках, що відбулися тут років п'ятнадцять тому, непереможний рекордист С. І. Уточкін захопився в Одесі авіатикою і, як відомо, досяг такого успіху в керуванні своїм аеропланом, що став героєм авіаційних днів у Москві. Польоти Уточкіна відзначаються сміливістю і довготривалістю і підкоряються авіаторові навіть при не зовсім сприятливій погоді.

Тепер п. Уточкін приїжджає в Харків. Політ сміливого авіатора призначено тут на 23 травня, в неділю, на скаковому іподромі (відбувся 25 травня). Політ відбудеться між 5-ю і 6-ю годинами. Піднімань буде зроблено не менше чотирьох, що загалом займе близько двох годин».

Інтерес до цієї події був великий. За тиждень до цього в місті відкрилася виставка аероплана Уточкіна. Треба сказати, що насправді літак належав не Уточкіну, а капіталісту, який його найняв. У цьому відношенні характерне повідомлення з тієї ж газети «Южный край» від 2 жовтня 1910 року:

«Антреприза авіаторів.

Відомий підприємець В. А. Ейхов завершує в цей час переговори з російськими авіаторами І. М. Заїкіним та С. І. Уточкіним, ангажуючи їх на рік для польотів по Далекому Сходу. Переговори в даний момент майже закінчені. Польоти розпочнуться з 1 листопада цього року. Обидва авіатори будуть одержувати певну платню».

У зв'язку з польотом Уточкіна в Харкові ділки роздмухували ажіотаж. Фірма братів Боммер готувалася зняти короткометражний фільм про політ Уточкіна, щоб потім демонструвати його в своєму синематографі.

13 травня в одній з харківських газет з'явився фейлетон «До польоту Уточкіна», що влучно характеризував уявлення обивателів про авіацію.

«У місті тільки про це й говорять.

— Невже справді полетить? — не вірить обиватель.— Як же так? Скільки літ на світі живу, а щоб людина літала, не бачив.

Уявлення про успіхи повітроплавання у харківського обивателя найпримітивніше. Про аероплан він щось чув, але плутає його з дирижаблями і звичайною кулею. У Петербурзі, Москві будь-якому обивателеві вже відомі «повітроплавальні» слова: пропелер, гараж. У нас ці терміни сприймаються ще як лайливі слова. Приїзд Уточкіна, можливо, сколихне наше сонне царство. Краса і велич підкорення повітря людиною, можливо, збудить ентузіазм і в харківському обивателі. І зародиться у нас повітроплавальний гурток».

Очевидно, автор цієї іронічної замітки не знав, що ще до польоту Уточкіна у 1907 році в Харківському технологічному інституті було створено аеросекцію. Напередодні польоту, 24 травня 1910 року, відбулося засідання, на якому викладач інституту Г. Ф. Проскура (згодом професор Харківського авіаінституту) прочитав доповідь про авіацію, ілюструючи її діапозитивами із зображенням різних частин апарата Уточкіна.

У поліцейському управлінні обговорювались заходи по охороні іподрому. Передбачався масовий наплив цікавих. Було вирішено викликати не менше сотні козаків і кінну варту. Але цього виявилося замало. У день польоту на іподром прибув сам поліцмейстер з двома помічниками, чотири пристави, 36 околодочних наглядачів, 180 городових.

Переповнені конки рухались надто повільно. Найняти візника було неможливо. Сотні людей ішли з міста пішки.

У районі іподрому скупчилося дуже багато народу. Вхідний квиток придбати було неможливо. Ті, кому не поталанило, оточили паркан іподрому щільною стіною. Усього зібралося понад сімдесят тисяч чоловік. Кожному хотілося побачити своїми очима, як аероплан, підвладний людській волі, ширяє, мов пташка, в повітрі.

«О шостій годині вечора авіатор Уточкін, тепло зустрінутий публікою, зайняв місце в аероплані. Глядачі дивились на Уточкіна із захопленням. На той час він був оточений ореолом слави. Механік запустив мотор, аероплан незграбно пробіг полем метрів тридцять, але відірватися від землі не зміг. Тоді авіатор додав газу, і після довгого розгону аероплан почав повільно відриватися од землі. На якісь секунди публіка завмерла, не вірячи своїм очам, що така вага піднялась у повітря. Але аероплан уже з гуркотом і ревінням промчав над трибунами на висоті 30—40 метрів.

— Оце так! Ти дивись, летить! — гукали здивовані люди. Буря овацій прокотилася трибунами, полетіли вгору капелюхи, замайоріли на вітрі хусточки.

Поліція ледве стримувала натовп, який напирав іззовні на паркан. Аероплан зробив два кола над іподромом, що зайняло всього чотири хвилини, і плавно спустився на місце старту. Другий політ мало чим відрізнявся від першого. Правда, Уточкін намагався зробити над іподромом вісімку, але з цього нічого не вийшло».

Через три місяці, 30 серпня 1910 року, харків'яни побачили політ іншого авіатора — Івана Михайловича Заїкіна, відомого борця-атлета, чемпіона світу. Це був його перший публічний політ після закінчення школи пілотів у Франції.

У квітні 1911 року в Харків приїхав антрепренер Уточкіна. В документах Харківського обласного архіву збереглося прохання на ім'я харківського губернатора від 26 квітня 1911 року, в якому Уточкін просить дозволити публічні польоти на аероплані 9 і 10 травня 1911 року. Йому було дозволено здійснити польоти на іподромі Харківського скакового товариства.

Ось як описує цю подію газета «Харьковские ведомости»: «Вже з дванадцяти годин дня до скакового іподрому тягнувся довгою і строкатою валкою натовп людей з усіх кінців міста... Можна сказати без перебільшення,

що 9 травня буквально весь Харків вибрався подивитись на політ відважного російського авіатора... О пів на шосту Уточкін піднявся в повітря і два рази облетів коло. Легко і швидко спустився на землю в позначеній точці».

Потім він піднімався у повітря ще чотири рази, з них двічі з пасажирами. 12 травня Уточкін знову здійснив польоти в Харкові. Газета «Харьковские ведомости» і на цей раз вмістила повідомлення: «Уперше Уточкін піднявся на висоту 150 метрів і протримався у повітрі п'ять з половиною хвилин. Цей політ можна вважати кращим з усіх по висоті і довготривалості».

Уточкін зі своїм літаком переїжджав з міста в місто, супроводжуваний схвальними відгуками глядачів і преси.

Варшава. Тут проводився перший авіаційний тиждень. Для участі в ньому запросили зарубіжних авіаторів Катерса, Тицка, Гориссена, Гранда, російського пілота Уточкіна, а також поляків Супневського й Піотровського. Організатори тижня призначили для учасників авіаційного турніру призи на значну суму — 60 тисяч франків.

«Сміливці хотіли навіть спокуситися на рекорд висоти — 300 метрів»,— писав «Кур'єр варшавськи». «Ми хочемо нарешті побачити на власні очі, пересвідчитись у тому, про що читали, що можна не тільки злетіти, але й кілька хвилин, навіть кілька десятків хвилин ширяти в повітрі»,— мріяв автор статті в журналі «Тигоднік ілюстровани».

Авіаційний тиждень закінчився повним успіхом росіянина Уточкіна, на якого припадало три чверті виконаних польотів. Уточкін скромно пояснив цей успіх гарною машиною і правильно відрегульованим двигуном. Почав він змагання підйомом, який тривав 12 хвилин 25 секунд, а закінчив польотом, що тривав 1 годину 2 хвилини 4 секунди. Рекорд! Багато разів літав з пасажирами. Серед них була і популярна на той час у Варшаві актриса М. Мрожинська.

Жоден зарубіжний льотчик не міг зрівнятися з Уточкіним, який одержав премій 18 тисяч франків. Катерс — 4 тисячі, Гориссен — тисячу, Супневський— 500 франків.

Преса віддавала належне російському льотчикові. «В Уточкіна нечувана легкість і простота зльотів і посадок. У його руках аероплан — це скоріше віз або автомобіль, що заїжджає у двір в гості. Він вселяв таку впевненість, що сміливці з самого початку зважувались літати з ним пасажирами. Навіть жінки».

Сімферополь, листопад 1910 року.

У снігову погоду в присутності чисельної публіки відбувся перший політ. Уточкін піднявся на біплані на 80 метрів і за 4 хвилини 7 секунд зробив два кола. Удруге досяг висоти 200 метрів і за шість хвилин зробив три кола над аеродромом.

Уточкін літав над Бердянськом, Мінськом, Вінницею, Житомиром, Ростовом, Тифлісом, Кишиневом, Баку, Катеринославом, Воронежем, Тагілом, Єлисаветградом... Усього над сімдесятьма містами. Присутній при його польотах у Воронежі колишній народоволець, почесний член Академії наук М. І. Морозов записав: «При польотах Уточкіна стає зрозумілим: настав час — людина перемогла повітряний простір, птах поступився дорогою в піднебесся».

Багато з тих, хто спостерігав за польотами Уточкіна, безпосередньо брали участь у розвитку вітчизняної авіації.

У місті Орлі Уточкіну захоплено аплодував Микола Полікарпов, який потім став відомим радянським авіаційним конструктором.

У Гомелі Уточкін схвилював душу гімназиста Павла Сухого, який з того часу вирішив віддати своє життя авіації. У наш час багатьом відомі швидкісні літаки авіаконструктора П. О. Сухого.

На Київському іподромі майбутній радянський конструктор авіадвигунів 15-літній Олександр Микулін подав

Сергію Уточкіну, який зазнав аварії через ушкодження магнето, ідею встановити на двигуні не одне, а два магнето.

Згадували про польоти Уточкіна радянські діячі авіації Сергій Ільюшин, Володимир Климов та інші.

Один із старіших льотчиків країни Рудольф Цельмс розповідав про політ Уточкіна в Ризі:

«Уточкін підняв руку, галас стих, оркестр умить замовк, я один продовжував захоплено кричати «ура-а-а!». Він показав рукою на мене, і я почув, як він сказав панові, який його супроводив:

— Дивіться, цей хлопчик п-п-полетить!»

Рудольф Цельмс у 1914 році добровольцем вступив у російську армію, льотчиком брав участь у боях першої світової війни, а згодом літав на пасажирських лініях.

Нижній Новгород зустрів Уточкіна чудовою льотною погодою, гомоном різноголосого ярмарку. Всюди величезні афіші, повідомлення про польоти знаменитого російського авіатора. Вказувалось, що частина зібраних коштів надійде у фонд побудови пам'ятника Мініну і Пожарському в Нижньому Новгороді. Це було зроблено за настійною вимогою льотчика.

У місцевій газеті коротке повідомлення: «Вчора на швидкому поїзді з Москви прибув у Нижній Новгород авіатор Сергій Ісайович Уточкін. Прибув також і апарат, на якому Уточкін здійснить польоти. Кажуть, що весь інвентар Уточкіна складає 380 пудів. Апарат же разом з авіатором важить близько 42 пудів. Перевезення з вокзалу на іподром коштуватиме 150 карбованців. Апарат доставлено на трьох платформах».

Настав день польотів. Дорогою до іподрому в трамваях, на візниках, у власних екіпажах, запряжених рисаками, пішки рухаються тисячі людей. На парканах, що оточують іподром, безбілетні глядачі. Іподром заповнений вщерть.

На полі іподрому з'явилася кремезна постать Уточкіна. Він швидко піднімається на своє сидіння. Механік заводить двигун, і після невеликого розбігу літак пливе у повітрі. Вісімки, що потребують особливо крутих розворотів, швидких змін висоти, виконувались впевнено, сміливо й красиво. Авіатор, здійснюючи коло, далеко відлетів за межі іподрому і цілком зник із поля зору, але через кілька хвилин повернувся, зустрінутий аплодисментами. Таким чином Уточкін дав можливість подивитися політ глядачам, що знаходилися поза іподромом. Піднімав у повітря кількох сміливців.

Польоти закінчено. Навколо Уточкіна збирається натовп. Сиплються запитання. Авіатор дає пояснення, намагаючись задовольнити цікавість глядачів.

Через кілька днів на стінах старовинного російського міста розклеєно інші афіші, в яких сповіщалось, що у неділю відбудуться останні польоти і бенефіс С. І. Уточкіна.

Польоти Уточкіна, його сміливість і відмінна техніка керування апаратом полонили всіх. Одна з нижегородських газет писала: «Людина летить! Людина — птах! Це звучить гордо,— сказав би Максим Горький. Людина — цар на землі, людина підкорила море, а тепер захоплює і повітря. Людина може літати».

Серед глядачів, які спостерігали за польотами Уточкіна, був поручик П. М. Нестеров, який приїхав у рідне місто до матері у відпустку. Ось що він розповідав:

«Уперше справжній моторний аероплан я побачив у 1910 році в Нижньому Новгороді, куди приїхав один з найбільш відомих у той час льотчиків-спортсменів — С. І. Уточкін. Авіатор літав на «Фармані», робив повороти абсолютно без крену. Кожен поворот аероплана примушував стискатися моє серце; я боявся, що аероплан перекинеться. З цього дня я почав серйозно вивчати авіацію, вечорами — по книзі, а вдень — спостерігаючи за польотами птахів. Видовище польотів Уточкіна викликало у

мене деяку прикрість. Літак являв собою незграбну споруду, переплутану чисельними дротами, що ледь-ледь рухалася в повітрі, а льотчик сидів відкрито, скорчившись на тонких жердинках, і здавалося, що не він керує цією машиною, а вона ним, і в мені пробудилася новаторська жилка — прагнення внести в конструкцію літаків своє — нове, створити літак легкий, стрункий, який би пурхав у повітрі, мов пташка».

Тоді Нестеров і гадки не мав, що через рік він вивчатиме пілотаж на такому ж незграбному літаку в Гатчинській авіаційній школі.

У квітні 1911 року над старовинними єгипетськими пірамідами в Геліополісі з'явилася механічна пташка. Це було приголомшливе видовище. Уперше зустрілися XX сторіччя в подобі його новітнього творіння — аероплана і тисячолітній Сфінкс. Пілотував апарат Сергій Уточкін. Його літак був побудований солдатами Одеського морського батальйону. «Одесский листок» писав: «Честь польоту над пірамідами належить апарату російського виробництва, зробленому руками російського солдата».

У фондах Центрального державного військово-історичного архіву зберігається лист А. А. Анатра начальнику повітроплавальної частини Головного управління Головного штабу генерал-майору М. П. Шишковичу від 18 жовтня 1912 року. «Як на доказ міцності і бездоганної роботи (майстерні Одеського аероклубу) можна навести ту обставину, що при всіх здійснених на півдні польотах, при навчанні в школі протягом двох років, при всіх польотах на Близькому Сході і в Єгипті, здійснених місцевими професійними льотчиками, не було зареєстровано жодного випадку аварії, яка б сталася внаслідок недосконалості роботи чи конструкції... Перші апарати, що літали над Єгипетськими пірамідами, були апаратами російського і, зокрема, одеського виробництва (польоти Уточкіна в Єгипті)».

Напередодні літа 1911 року на рахунку Уточкіна було

вже 99 польотів. Сотий політ він вирішив виконати на батьківщині, в Одесі, де тоді на території Олександрівського парку, тепер парку імені Т. Г. Шевченка, другий рік працювала Всеросійська виставка. В авіаційному відділі було виставлено аеростати, планери, моделі літаків, гелікоптерів, креслення, деталі для літальних апаратів. У великому павільйоні стояли чотири літаки, в тому числі моноплан Уточкіна. Звертав на себе увагу планер вихованця Рішельєвської гімназії Є. С. Рудлицького. Він мав розмах крил 9 метрів.

Про те, як здійснювався політ Уточкіна з території виставки, мені розповідав батько. Алея парку мала довжину 50—60 метрів. Далі був обрив, внизу портові споруди. Уточкін злетів і, зробивши велике коло над портом, полетів через затоку на північ. Поступово апарат зник з поля зору. Насувалася гроза, і літак здійснив посадку на протилежному боці затоки в районі Дофіновки, мало не вдарившись об прибережні пагорби. Але доля берегла свого улюбленця... Наступного дня Уточкін прилетів до ангара на Стрільбищному полі.

Тоді, 2 липня 1911 року (за старим стилем), уперше в Росії Сергій Уточкін здійснив політ над морем. В ілюзіонах демонстрували спеціальний випуск, присвячений сотому, рекордному польоту. В Одесу надходили десятки телеграм із поздоровленнями. Одна з них була адресована «академіку спорту Уточкіну».

Збираючи по крихті розкидані по газетах, журналах та архівних документах матеріали про свого знаменитого земляка, я з особливою увагою вчитувався в рядки, написані сучасниками Уточкіна, особливо тими, хто зумів гідно оцінити мужній талант Сергія Ісайовича, стерти з його імені все наносне, сенсаційне, до чого були охочі невибагливі глядачі й читачі.

О. І. Купрін створив справжній гімн авіаторам.

«...Улюблений і небезпечний труд на свіжому повітрі, вічна напруга уваги, неприступні більшості людей відчут-

тя страшної висоти, глибини і чарівної легкості дихання, власна невагомість і дивовижна швидкість — все це немовби випалює, витравлює з душі справжнього льотчика звичайні негідні почуття — заздрість, боягузтво, дріб'язковість, скупість, сварливість, хвастощі, брехню — і в ній залишається щире золото.

...Справді, в них багато чогось від вільних і сильних птахів — у цих сміливих, жвавих і гордих людях. Мені здається, що у них і серце палкіше, і кров червоніша, і легені ширші, ніж у їхніх земних братів. Їхні очі, що звикли дивитись на сонце і крізь заметіль, і в порожні очі смерті,— широкі, випуклі, блискучі і пильні. У руках — упевнена спрямованість вперед».

Особливий інтерес становлять розповіді людей, які були знайомі з Уточкіним і бачили його польоти. Один з найстаріших вітчизняних авіаторів Едгар Іванович Меос розповідав мені:

— Уперше Естонія бачила політ людини на літальному апараті, важчому за повітря, 14 квітня 1912 року. Це був знаменитий російський льотчик Уточкін, який у той день на своєму літаку типу «Фарман» зробив два кола над естонським містом Юрьєв (Тарту). Глядачі зібралися на казарменому плацу 95-го піхотного Красноярського полку і вулицях, що прилягали до нього. Уточкін розповідав про свій літак і свої польоти школярам місцевих шкіл, серед них і мені, на той час 13-річному гімназистові.

Враження ці виявилися такими сильними, що, коли почалася перша світова війна, юний естонець вступив добровольцем у російську армію і закінчив авіаційну школу.

Перебираючи виписки з книг, старих журналів та газет, де згадувалось ім'я Уточкіна, я знайшов список учасників перельоту Петербург—Москва у 1911 році: Слюсаренко, Васильєв, Лерхе, Агафонов, Сціпіо дель Кампо, Уточкін, Масленников, Янковський, Костін...

Траса була важкою, підготовка до перельоту нікчемною. Авіатори могли розраховувати лише на власні сили. Діяльність організаційного комітету обмежувалась винесенням постанови про те, що за нещасні випадки комітет відповідальності не несе, і розпорядженням, щоб над аеродромом прапори, які сповіщатимуть про старт, ні в якому випадку не були... червоними.

«Проти них — усе, за них, мабуть, лише сліпе щастя... Чи багатьом усміхнеться воно?» — писав кореспондент газети «Утро России» у статті «Чи вдасться переліт?»

10 липня 1911 року за сигналом — гарматним пострілом — першим на світанку вилетів Сергій Уточкін на моноплані «Блеріо». «Їду пити чай у Москву!» — гукнув він на прощання. Через півгодини відірвався від землі літак Олександра Васильєва.

Уточкіну відлетіти далеко не вдалося. Зупинився двигун. Апарат упав у канаву, але, на щастя, не зазнав великих пошкоджень. Тут його наздогнав Васильєв. Зустріч з Уточкіним у дорозі виявилася для Васильєва великою удачею, бо карта перельоту була складена нерозбірливо, орієнтирів визначено замало, і «характерна фігура Уточкіна на шосе біля поламаного апарата», як згадував Васильєв, означала, що він летить правильно.

Васильєв посадив поруч свій літак з уже порожніми баками. Уточкін, незважаючи на аварію, був бадьорий і веселий. Він допоміг Васильєву залити бензин, поділився запасними свічками, віддав свої льотні окуляри, запустив пропелер на літаку суперника. Як це було властиво щирій, безкорисливій натурі Сергія Ісайовича!

У подальшому Уточкіну знову не повезло. Біля села Крестців його почало кидати з такою силою, що латаний пропелер розпався. Довелось спуститися з висоти п'ятсот метрів на поле. Але біля самісінької землі він помітив урвище і дерева. Уточкін на льоту сплигнув з апарата. Машина при падінні зачепила його і скинула в річку. Ще кілька хвилин — і славетний піонер російської авіації

утопився б. Врятували селяни, які косили неподалік траву. Вони й відвезли його в місцеву лікарню з переломом ключиці та іншими травмами.

Один за одним сходили з траси авіатори. Катастрофи, аварії заважали їм досягти мети. Лише Олександр Васильєв з великими труднощами подолав відстань у 752 кілометри і дістався до Ходинського поля в Москві. Від часу вильоту з Петербурга минуло 24 години 41 хвилина 14 секунд, з яких лише 9 годин 30 хвилин були льотні. У наші дні Ту-104 долає цю відстань за 55 хвилин.

Один з учасників перельоту Михайло Сціпіо дель Кампо прислав мені свої спогади з польського міста Катовіце, де він зараз живе. Сціпіо дель Кампо — член Товариства польсько-радянської дружби, почесний член аероклубу Польської Народної Республіки і клубу ветеранів авіації. Ось його розповідь про участь у перельоті Петербург — Москва.

«Всі учасники перельоту одержали від Всеросійського аероклубу спрощену карту з нанесеним на ній маршрутом. Вона мала вигляд стрічки на двох роликах, обертанням яких подавалась наступна ділянка шляху. Але, піднявшись у повітря, я виявив, що верхній ролик заїдає. У відкриту кабіну почав проникати дощ, папір намок і при повороті ролика лопнув. Вітер розшарпав залишки карти. До того ж механіки незручно закріпили компас, перемагнітили його, магнітна стрілка значно відхилилась. Внаслідок цього я опинився в повітрі над незнайомою місцевістю без карти і компаса. Дощ і значна хмарність виключили орієнтування по сонцю.

Я літав над лісом, невиразно вгадуючи напрямок, коли мене облило струменем бензину. Треба негайно сідати. Але де? Куди не подивишся — суцільна стіна лісу. Відшукав галявину. Зробивши коло над нею, ризикнув сісти. На мій подив, апарат залишився неушкодженим.

Селяни допомогли витягти літак з лісу, підвезли до

залізниці. Я повернувся в Петербург. Прямо летіти не було рації, бо умови змагань вимагали перельоту над певними контрольними точками. Але дозволявся повторний старт у Петербурзі.

Проте невдачі продовжувались. Не пролетів я й двадцяти кілометрів, як вирвало вентиль. Я спланерував на луг поруч з шосе. Знову повернувся в місто, дістав у Гатчині запасний циліндр і з механіком приїхав до залишеного літака. Новий циліндр на місці. Але як злетіти з лугу? Зовсім непідходящий стартовий майданчик!

Разом з механіком ми перетягнули апарат на вузьке шосе. До цього часу для мене залишається таємницею: як пощастило злетіти на такому капризному аероплані, яким був «Моран»? І все ж політ тривав. Але в яких умовах! Справа в тому, що поки аероплан стояв без догляду біля шосе, хтось обірвав частину обшивки фюзеляжу. В польоті пошкодження збільшилось, і я тягнув за собою полотняний хвіст, частина якого обвилась навколо руля висоти, що заважало керуванню. Двигун почав давати перебої, це супроводжувалося неприємною вібрацією аероплана.

Так я долетів до Крестців, де сів для поповнення запасу бензину. Механік обіцяв протягом двох годин підготувати апарат для подальшого польоту. Мені сказали, що в місцевій лікарні лежить зі зламаною ногою Сергій Уточкін, який зазнав аварії. Я вирішив відвідати його і розповісти про свої пригоди.

Коли я прощався з ним, він звернувся до лікаря:

— Розпорядіться, будь ласка, поставити поруч друге ліжко.

— Для чого? — здивувався лікар.

— Сюди незабаром привезуть і цього божевільного.

Можливо, він і виявився б правим, та коли я повернувся до «Морана», механік заявив, що пошкодження такі великі, що він відмовляється від ремонту, не хоче бути винуватцем моєї загибелі. На той час змагання наближа-

лися до кінця, і витримав це важке випробування лише Васильєв».

Спортивне щастя зрадило Уточкіна. Правда, міцний, загартований двадцятилітніми фізичними вправами організм переборов тілесну слабість, проте душевного надламу він не осилив. Дружина залишила пілота, пішовши разом з сином до капіталіста Анатра. Запопадливі до сенсацій бульварні газети розповсюджували плітки про його божевілля.

В останній час в Одесі Уточкін бідував. Гордий за натурою, він нерідко мовчки терпів скруту. Польський пілот Генріх Сегно, який одержав у Росії диплом авіатора № 1, писав, що бачив Уточкіна в Одесі, як він сидів на лаві перед ілюзіоном. На будинку був напис: «Кіно Уточкіна» (тепер кінотеатр імені Маяковського на Дерібасівській вулиці).

Коли в Москві на заводі «Дукс» почали будувати літаки вітчизняного виробництва, перші з них доручили випробовувати Уточкіну. Але довго йому працювати не довелося. Дух його ослабнув, а матеріальні нестатки погіршували здоров'я.

Осінь 1915 року. Уточкін поїхав у Петроград шукати роботи на авіаційному заводі. Даремні клопоти. Хворий, виснажений, він залишився без грошей. Його помістили в петроградську психіатричну лікарню Миколи Чудотворця.

Не можна без хвилювання читати записку, надіслану ним братові Леоніду: «Льонько! Добийся побачення зі мною і забери мене звідси негайно, куди хочеш. Я простудився, їжа страшна, постіль — без брому спати неможливо. Кожна мить — страждання. Ще й голод. Сергій».

З пристрасним закликом про допомогу Уточкіну звернувся до російської громадськості друг і шанувальник авіатора письменник О. І. Купрін.

Він писав: «Мені здається, що саме тепер, коли ця безстрашна людина забута друзями, удостоєна байдужості

покровителів і лукаво-ввічливої мовчанки ворогів, тепер нам усім, хто поривається у висоту, в небо, треба було б згуртуватися і прийти на допомогу Уточкіну. Адже насправді він, Єфімов і двоє інших ішли першими в невідомі небесні простори, розчищаючи шлях майбутньому могутньому флоту Росії. Поміркуйте тільки: людина спалила кров свого серця і сік своїх нервів заради майбутнього наших дітей».

Уточкіну допомогли. Не банкіри, а моряки, робітники, студенти. Він вийшов з лікарні. Проте становище його було тяжке. Один петроградський журналіст відвідав його за півтора місяця до смерті. Побачивши гостя, Уточкін зрадів.

— Я врятований! — вигукнув він.

Але в чому був порятунок? У п'ятнадцяти карбованцях, позичених у журналіста, бо господар квартири погрожував вигнати Уточкіна геть. Вигляд у нього був жалюгідний. Постарів, посивів. Тільки очі, як колись, горіли. Він багато розповідав про своє прагнення працювати на користь вітчизни, про те, як звертався до заводчиків Лебедєва, Слюсаренка, Щетиніна, навіть намагався проникнути в Зимовий палац до царя з пропозицією використати авіацію у військових цілях, але всюди зустрічав холодну відмову.

— Днями, щоб довести Слюсаренкові, що я ще вмію літати, я виконав на аеродромі політ тривалістю 12 хвилин. Піднявся нормально і так же нормально сів. І все ж вийшло, що я божевільний,— сумно пожартував Сергій Ісайович.

Це був політ на літаку «Фарман-22». Уточкіну віщували успіх. Та пророцтво друзів не справдилось. За місяць до смерті він здійснив блискучий показовий політ і одержав призначення інструктором у Гатчинську школу льотчиків. Але це був останній політ пораненого сокола.

Взимку, погано вдягнений, виснажений, Уточкін захворів на запалення легенів і в ніч на 31 грудня 1915 року

помер від крововиливу в мозок. Його поховали на цвинтарі біля Олександро-Невської лаври, поруч з могилами загиблих льотчиків.

Сергій Ісайович Уточкін був одним з перших авіаторів, які, переборюючи консерватизм правлячих кіл царської Росії, сміливо почали штурм п'ятого океану. Вони заклали основи вітчизняної авіації, яка потім піднялась так високо.

Уточкін мріяв про краще, вільне життя для народу. Він говорив близьким:

— Я все одно вірю, вірю у світле майбутнє Росії, в її заслужену довгими муками свободу після війни...

«ІЛЛЯ МУРОМЕЦЬ — КИЇВСЬКИЙ»

У ніч на 17 червня 1914 року над Києвом накрапав дощ. Дороги за містом розмокли. Туманним ранком фаетони і дрожки з труднощами просувалися на Куренівський аеродром Київського товариства повітроплавання.

Любителів авіації підняла так рано телеграма із Петербурга про те, що у Київ прилетить аероплан небачених розмірів, про який публіка вже знала з газетних повідомлень.

«Авіатор Сікорський здійснив на новому грандіозному аероплані «Ілля Муромець» перший довготривалий політ поза аеродромом. Він долетів до Пулково. Літав над центром Петербурга. Політ тривав годину з чвертю. Авіатор досягав висоти понад 800 метрів...»

«Сікорський установив на аероплані «Ілля Муромець» новий світовий рекорд вантажопідйомності. Протягом 18 хвилин він літав на висоті 300 метрів, маючи в гондолі, окрім себе, 15 пасажирів і собаку, аеродромного улюбленця Шкалика. Загальна піднята вага 78 пудів 30 фунтів».

«Сікорський установив новий світовий рекорд на аероплані «Ілля Муромець» з вісьмома пасажирами. Він здійснив переліт Петербург — Гатчина — Царське Село і назад на висоті тисяча метрів, протримавшись у повітрі 2 години 6 хвилин без спуску».

«Сікорський на апараті «Ілля Муромець» з дев'ятьма пасажирами здійснив переліт Петербург—Царське Село — Оранієнбаум — Лисій Ніс — Петербург, протримавшись у повітрі на висоті 900 метрів 2 години 5 хвилин».

І ось тепер дальній переліт, який, можливо, стане новим світовим рекордом авіації.

Всі нетерпляче поглядали в небо, затягнуте хмарами.

— Невже в таку погоду ризикне летіти? — турбувалися глядачі, ховаючись під парасольками від дощу.

О 8-й годині 30 хвилин здалеку почувся гуркіт, але в низьких хмарах нічого не було видно. Раптом на горизонті з боку Купецького (тепер Піонерського) саду з'явилася темна цятка. Вона наближалася до міста, збільшувалася, шум моторів ставав чутнішим. Ще кілька хвилин — і над аеродромом з'явився величезний повітряний корабель. На містку стояла людина і вітально розмахувала шляпою.

8 годин 45 хвилин. Гігант «Ілля Муромець» повільно спускається і м'яко приземлюється, підрулюючи до ангарів, де стояли маленькі одномоторні аероплани.

З літака вийшов екіпаж — пілот і конструктор інженер І. І. Сікорський, військові льотчики Г. І. Лавров і Х. Ф. Пруссіс — майбутні командири «Муромців», що будувались в авіаційному відділенні Російсько-Балтійського вагонобудівного заводу в Петербурзі, В. С. Панасюк, який завідував на заводі моторною групою.

Навіть зараз, коли минуло багато десятиліть після цього знаменного перельоту, не можна без хвилювання читати спогади про нього І. І. Сікорського.

«Важковантажний літак, який підштовхували 20 помічників, покотився по злітній доріжці. У напівтемряві не було видно землі, але я розрізняв на горизонті знайомі предмети і міг тримати напрямок. Літак відірвався од землі після великого пробігу і почав повільно набирати висоту. З увімкненими на всю силу моторами ми ледве досягли 500 футів висоти за перші 15 хвилин польоту. Годину ми продовжували летіти в темряві. Поступово після другої години ночі почало розвиднюватись.

Погода була гарна, а повітря тихе. Кожний пілот сидів за кермом по півгодини, а більше робити було нічого. Двічі я вилазив на крило, перевіряв мотори. За мотором

було місце, достатньо захищене від струменів повітря. Добре було спостерігати звідси за великим тулубом корабля і його широкими жовтими крилами».

Далі Сікорський розповідає про те, як уперше в історії авіації подали в повітрі звичайнісінький сніданок. За рулем був капітан Пруссіс, а решта членів екіпажу пили каву, сидячи в зручних великих кріслах за накритим столом.

Пролетіли над Вітебськом і сіли в Орші для дозаправлення бензином. Тоді це було довгою справою, адже механізації ніякої. І лише о 14-й годині Сікорський з великими труднощами злетів над обривом, перетнув Дніпро майже на рівні зльотного поля і продовжував летіти над самісінькими дахами будинків. Погода зіпсувалася. Різкі пориви вітру знижували літак до висоти 200 футів, тому для полегшення апарата довелося викинути бочки з водою і мастилом.

В цей час у одного з двигунів лопнув бензопровід, спалахнув бензин. Величезне полум'я, висотою до 12 футів, почало лизати дерев'яні частини і поверхню крила. Лавров і Панасюк зіскочили на крило і почали гасити вогонь своїми шинелями, перекрили подачу пального до двигуна. Пожежу зуміли збити, але перевантажений літак з одним заглушеним двигуном втрачав висоту. Довелося шукати майданчик і робити, як тепер кажуть, вимушену посадку. Механік Панасюк усунув пошкодження, але, зважаючи на те, що день хилився до вечора, Сікорський вирішив ночувати в полі.

Злетіли о четвертій годині ранку. Погода знову зіпсувалася. Скоро літак опинився у хмарах. Уперше Сікорський вів важкий корабель у сліпому польоті при сильному дощі й вітрі.

«Раптом дужий порив вітру пригнув донизу ліве крило. Стомлені від важкого польоту наосліп, ми не зразу зрозуміли, що трапилось і чому літак почав втрачати висоту. Відчули, що й ніс літака теж похилився донизу.

Відверто кажучи, я втратив будь-яке почуття напрямку польоту. Здавалось, що руль ослаб і літак перестав слухатись. Тепер я знаю, що трапилося. Літак повернуло донизу, а через відсутність потрібних приладів я не міг його вирівняти, і він ішов униз. Інстинктивно я зробив те, що було треба: збільшив швидкість, і літак сам почав вирівнюватись після того, як втратив 1200 футів висоти (близько 370 метрів). Це була моя перша зустріч із штопором, про який тепер знає кожний...»

Останні години польоту проходили над хмарами. Почалося зниження. Коли подолали хмарність, екіпаж «Муромця» побачив Києво-Печерську лавру і Ланцюговий міст через Дніпро. А ось і аеродром...

Протягом всього часу, доки гігантський літак знаходився в Києві, не припинялося паломництво киян на Куренівський аеродром. Та й було на що подивитись. У порівнянні з «Фарманом» — розмах верхніх крил у три рази більший (31 метр), а їх поверхня майже у п'ять разів (150 квадратних метрів), чотири двигуни загальною потужністю 530 кінських сил. Простора закрита кабіна з великими — по шість з кожного боку — вікнами, обставлена з комфортом: лакований стіл, зручні плетені крісла, опалюється відпрацьованими газами, електричне освітлення від спеціальної динамомашини; вітальня з дзеркальною підлогою, що може розкриватись у разі необхідності для фотографування; спальня для відпочинку і туалет — усе це вражало уяву людей, які до цього часу бачили лише невеликі літаки іноземних типів.

Передня частина літака була пофарбована в білий колір і, як писав репортер «Киевской мысли», на грудях апарата виділявся скромний чорний напис: «Ілля Муромець».

Увечері 17 червня відбулося позачергове засідання Київського товариства повітроплавання. Від імені цивільних льотчиків Києва І. І. Сікорського привітав пілот і конструктур О. М. Свєшников.

З великою увагою вислухали учасники зустрічі виступ відомого льотчика П. М. Нестерова, який вказав на велике значення військового застосування літака типу «Ілля Муромець», зокрема, для боротьби з дирижаблями.

— Шкодую,— напівжартівливо-напівсерйозно сказав Петро Миколайович,— що безпека польотів на таких великих літаках зведе нанівець майстерність льотчиків, перетворить їх у звичайнісіньких собі капітанів повітряних кораблів.

У цих словах — весь Нестеров, російський сокіл, хоробрий і мужній льотчик, який здійснив першу в світі «мертву петлю» і перший у світі таран...

Київське товариство повітроплавання нагородило І. І. Сікорського великою золотою медаллю за видатний переліт. На одному боці медалі пальмова гілка і літери «КТП», на зворотному — напис: «Славетному витязю російського повітряного океану І. І. Сікорському» і герб Київського товариства повітроплавання.

Протягом наступних десяти днів «Ілля Муромець» неодноразово літав над містом з пасажирами, викликаючи захоплення киян. Серед пасажирів був і відомий згодом український радянський художник Микола Андрійович Прахов. Іноді Сікорського в польоті супроводжував на своєму літаку Нестеров. Одного разу, коли «Ілля Муромець», злетівши з аеродрому, був уже над Володимирською гіркою, Нестеров сів у свій апарат, майже без розгону відірвався од землі, через дві-три хвилини досяг висоти тисячі метрів і полетів навздогін. Незабаром Нестеров пролетів повз ніс «Іллі Муромця». Видно було, як у цей час на верхній майданчик капітанського містка повітряного гіганта кілька разів виходив Сікорський.

Назад «Ілля Муромець» вирушив 28 червня 1914 року — за три тижні до оголошення Німеччиною війни Росії... 1280 кілометрів до Петербурга було подолано за 13 льотних годин з одним приземленням у Новосокольни-

ках. Неперевершений на той час світовий рекорд дальності і тривалості польоту!

На честь цього історичного перельоту літак «Ілля Муромець» одержав найменування «Київський».

Знаменно, що конструктор цього літака Ігор Іванович Сікорський народився у Києві у сім'ї лікаря. Ось що про нього сказано в УРЕ: «Під час навчання у Київському політехнічному інституті (1908—1911) спроектував і побудував два співосні вертольоти, шість літаків-біпланів. Працював (1912—1917) головним конструктором авіаційного відділу Російсько-Балтійського заводу, де під його керівництвом були побудовані перші у світі багатомоторні літаки «Руський витязь» та «Ілля Муромець».

Сікорський створив також ряд літаків різного призначення: винищувачі, розвідники, амфібії, а також вертольоти. У 1919 році Сікорський емігрував у США.

На батьківщину конструктор не повернувся. У жовтні 1972 року він помер у віці 83 років.

Коли київські історики авіації у 1964 році відзначали п'ятдесятиріччя перельоту «Іллі Муромця» з Петербурга в Київ, я звернувся до І. І. Сікорського з листовним проханням розповісти, що він пам'ятає про літаки, яким присвоїли найменування «Київських».

Ось його відповідь:

«На ваше запитання я радий сповістити такі відомості. Назву «Ілля Муромець — Київський» було присвоєно вперше літаку, на якому я здійснив переліт із Санкт-Петербурга в Київ у червні 1914 року, незадовго до початку першої світової війни.

Це ж найменування було перенесено і на подальший літак того ж типу, переданий армії наприкінці 1914 року, яким командував Горшков. Літак використовувався з метою тренувань, бо його низька стеля — всього 2000 метрів — практично виключала політ над лінією фронту. Між іншим, новий тип «Муромця», відомий як «Ілля Муромець-Б», почали швидко випускати. Один з них, що

одержав назву «Київський» у лютому 1915 році, з успіхом бомбив територію, зайняту противником. Пізніше цей літак здійснив багато успішних польотів під командуванням капітана Горшкова, потім капітана Йосипа Станіславовича Башка. Цей літак домігся найбільших успіхів серед інших «Муромців» у бойових діях проти ворога. Не раз він повертався з пробоїнами від ворожого вогню. Це був третій літак під іменем «Київський». Нарешті він був настільки пошкоджений, що його розібрали, ім'я «Київський» перейшло до четвертого, можливо, п'ятого літака. Весь цей час ним командував капітан, пізніше полковник Башко».

У довідці, отриманій мною з Центрального будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе, написано:

«Ілля Муромець—Київський» — другий за випуском корабель цього типу, відрізнявся від першого дещо меншими розмірами і більш могутньою силовою установкою (заводський номер цього екземпляра 128). Корабель ІМК існував понад два роки, здійснював бойові польоти на фронті і був списаний як спрацьований 28 липня 1916 року. Названий «Київський» на честь свого історичного перельоту в червні 1914 року Петербург—Київ. У подальшому ім'я «Київський» одержали ще два літаки, що змінялися один одного в міру спрацьованості попереднього».

Авіаконструктор і історик авіації В. Б. Шавров відзначав, що у 1915 році на «Іллі Муромці — Київському» було виконано 30 бойових польотів з добрими результатами.

Та будівництво гігантських літаків наштовхувалось на великі труднощі. Російські фабриканти і заводчики не хотіли вкладати свої капітали у підприємства, що випускали аероплани. До початку першої світової війни було побудовано лише два літаки.

Творці повітряних кораблів мріяли використати ці машини також для потреб північного морського шляху. Ві-

домий льотчик Г. В. Алехнович, пізніше командир «Червоних Муромців», пропонував навіть спорядити експедицію на Північний полюс. Але розпочалася світова війна. Це й визначило подальшу долю «Муромців». Війна примусила змінити ставлення до літаків військового відомства. Рекордний переліт у Київ і назад переконав головне командування російської армії у необхідності використати повітряні кораблі як розвідники і важкі бомбардувальники на фронті. Російсько-Балтійському заводу було замовлено десять чотиримоторних «Муромців».

10 грудня 1914 року було створено першу в світі ескадру важких повітряних кораблів під командуванням генерала М. В. Шидловського.

Місцем базування «Муромців» було визначено містечко Яблонна під Варшавою. Серед перших п'яти «Муромців», що прибули сюди, був і «Київський».

Маючи могутнє озброєння (до семи кулеметів), «Муромці» сміливо заходили в глибокий тил противника, бомбили важливі тилові об'єкти, штаби військових з'єднань, поїзди на залізничних станціях, аеродроми, обози, склади. На нових «Муромцях» уперше здійснили внутрішню підвіску бомб. Для бомбометання були створені скидач і спеціальний приціл. Їх застосував один з відомих штурманів першої світової війни, в майбутньому заслужений діяч науки і техніки, лауреат Державної премії СРСР професор Центрального аерогідродинамічного інституту О. М. Журавченко.

Уперше в історії авіації важкий літак було поставлено на лижі. Уперше в практиці літакобудування бензобаки обладнували протекторами — потовщеною зовнішньою гумовою оболонкою, що запобігала витіканню бензину при прострілюванні.

Тільки Росія володіла в перші три роки війни такою могутньою зброєю, якою були «Муромці». Німеччина, Франція і Англія виготовили перші багатомоторні бомбардувальники лише в 1917 році.

Ворожі льотчики боялися «Муромців», називали їх «їжаками» і «крилами смерті». Полонені німецькі авіатори заявляли, що в них вважають «Муромців» неприступними, що це «броньовані чудовиська».

У пресі того часу писалося: «Німці мають цілковиту підставу боятись гігантських літаків Сікорського, цих смертоносних кораблів, керованих відчайдушно сміливими російськими авіаторами».

За всі роки війни в боях було втрачено лише три повітряних кораблі, в той же час тільки на трьох «Муромцях — Київських» було здійснено 256 польотів, з яких понад сто бойових.

Героїчні сторінки в літопис освоєння і бойового використання повітряних кораблів «Ілля Муромець» вписали визначні російські льотчики Й. С. Башко, Г. В. Алехнович, О. К. Туманський, Ф. Г. Шкудов, які після Великого Жовтня пішли з народом і стали авіаційними командирами в Червоній Армії.

«Я знав Башка, коли він був командиром авіаполку і генералом — командиром технічної дивізії в буржуазній Латвії,— писав мені один із старих російських льотчиків Е. І. Меос, який брав участь у повітряних боях у складі російського експедиційного корпусу у Франції в роки першої світової війни.— За два з половиною роки він одержав усі російські ордени за виявлену ним надзвичайну мужність і, крім того, революційні солдати видали йому солдатського Георгія з пальмами — вищу бойову нагороду».

Родом Йосип Станіславович Башко з України, але виріс у Латвії. Закінчив офіцерську повітроплавальну і Гатчинську авіаційну школи. На початку грудня 1914 року його призначили помічником командира київського «Муромця» Г. Г. Горшкова. За роки війни пройшов шлях від поручика до полковника. Перший самостійний бойовий виліт Башко здійснив 14 лютого 1915 року в районі Вісли.

Радянському військовому історику Д. Я. Зільмановичу вдалося знайти «Книгу польотів повітряного корабля «Ілля Муромець — Київський». Це унікальний документ бойової слави корабля і його команди. Він містить записи про польоти Башка за 1915—1917 роки. Під час командування кораблями «Ілля Муромець — Київський» Башко здійснив більше 90 бойових польотів, 24 міжфронтових перельоти тривалістю до 7 годин 30 хвилин і понад 70 інших польотів за завданнями командування.

7 квітня 1915 року «Ілля Муромець — Київський» здійснив наліт на станцію Сольдау, де скупчились 15 залізничних ешелонів. З літака були скинуті бомби. Того ж місяця здійснено успішне бомбардування станцій Млава, Нейденбург та інших залізничних вузлів Східної Пруссії.

На початку червня німці й австрійці провели наступ на фронті 3-ї російської армії в Галичині. Поручик Башко, який прилетів у Львів на своєму «Муромці», надав значну допомогу штабу цієї армії, провівши розвідку в глибокому тилу противника. 14 червня після чотиригодинного польоту досяг станції Пржеворськ і скинув бомби на п'ять великих ешелонів, що стояли на коліях. Злетіли в повітря 30 тисяч снарядів, противнику було завдано значних втрат у живій силі. За цей наліт Башка нагородили орденом Георгія 4-го ступеня. Він став першим георгіївським кавалером у ескадрі повітряних кораблів.

Повертаючись з чотиригодинного бойового польоту 6 червня 1915 року, «Ілля Муромець — Київський», пілотований Башком, був атакований трьома німецькими винищувачами у 50 кілометрах від російських позицій, в тилу противника. Один винищувач був збитий, інші повернули назад. У цьому бою літак одержав до 60 пробоїн: були пробиті масляні баки, радіатори, пошкоджені бензобаки, магнето і гвинт одного з двигунів, виведені з ладу два двигуни. Башка поранило в живіт, голову і ногу. Але, незважаючи на серйозні поранення, він благополучно довів літак до російських позицій і спланерував на болотистий луг. До цього часу вважалось, що безмоторне планерування на «Муромці» неможливе, в усякому разі небезпечне.

На початку жовтня 1915 року штабс-капітан Башко на своєму ІМК перелітає у Петроград, потім у Псков, а з Пскова 27 жовтня у Ригу. Звідси Башко здійснив п'ятигодинний політ у глибокий тил противника, в місто Шавлі, де був розташований штаб командуючого фронтом генерал-полковника Отто фон Белева. Внаслідок прицільного бомбового удару загорілося приміщення штабу.

Один з нальотів капітана Башка ледь не закінчився для нього трагічно. 6 жовтня 1915 року під час польоту над містом Бауском у 60 кілометрах від лінії фронту зупинились усі чотири двигуни. Причиною було замерзання води у бензопроводах. З великими труднощами льотчик зумів запустити два двигуни, що працювали з перебоями. Щоб полегшити літак, довелось скинути не тільки бомби, але й кулемети, патрони, інструменти в німецькі окопи, над якими літак пролітав на висоті 100 метрів під сильним кулеметним і рушничним вогнем. Башко благополучно приземлився за російською артилерійською позицією.

«Ілля Муромець — Київський» завоював добру славу. Про кожний новий бойовий політ передавались повідомлення у війська, це піднімало бойовий дух солдатів і офіцерів російської армії. Високу оцінку діям екіпажу Башка давало і російське командування.

Ось що телеграфував штаб 1-ї російської армії польовому інспектору російської військової авіації: «Згідно з розпорядженням штабу літак «Ілля Муромець—Київський» здійснив шість бойових польотів, під час яких виконував розвідувальні завдання і розпорядження по знищенню залізничних вузлів. Розвідувальні польоти дали цінну інформацію внаслідок зручності спостереження і можливості фотографувати позиції противника. Згідно з відомостями, одержаними пізніше розвідкою, бомбардування залізничних вузлів було досить успішним. Досвід

першої серії польотів показав, що літаки такого типу дають добрі результати як при розвідувальних, так і при бомбардувальних польотах. Польоти здійснювались на висоті 3200 метрів і продовжувались до чотирьох з половиною годин. Ми можемо сказати, що цей тип літаків з такими технічними даними повинен заохочуватись і розвиватись».

Цікаво зауважити, що, виконуючи бойові польоти, «Ілля Муромець — Київський» у ці ж воєнні роки встановив кілька визначних на той час рекордів.

13 січня 1917 року, маючи на борту 12 пасажирів, досяг висоти 2500 метрів за 49 хвилин.

6 квітня 1917 року Башко здійснив безпосадочний рекордний переліт з трьома пасажирами тривалістю 7 годин 30 хвилин, а влітку того ж року встановив новий світовий рекорд польоту тривалістю 72 хвилини на висоті 4900 метрів з п'ятьма пасажирами.

У червні 1916 року Башко був призначений командиром загону «Муромців», серед яких знаходився і його «Ілля Муромець — Київський». Загін базувався на південь від Мінська.

Одним з «Муромців» командував військовий льотчик А. М. Костенчик, а мотористом і кулеметником був старший унтер-офіцер негр Марсель Пля.

— Здорово, Марсель! — вітав його Башко.

— Здравім желаім, вашіскороді!

— Як живеш, Марсель?

— Нічіво, жівем помалінку!

Іскряться білки очей, блискотять у широкій посмішці зуби на чорному обличчі. На юнакові авіаційна пілотка, захисного кольору гімнастерка з двома «георгіями» на грудях.

До нього часто зверталися із запитанням:

— Як ти потрапив у Росію, Марсель?

Марсель охоче розповідав. Російською мовою він володів непогано, тільки закінчення «проковтував».

Народився на острові Таїті. У 1907 році його мати, рабиня французького колонізатора, була привезена в Росію як нянька. З нею приїхав і кучерявий жвавий підліток Марсель. Холодна Росія стала йому другою батьківщиною. Тут він оженився на росіянці, мав дитину. Коли почалася війна, Марсель, як французький громадянин, повинен був з'явитися до французької армії, але важка доля матері і власне безрадісне дитинство на Таїті залишили в його душі тяжкі враження. Він вступив добровольцем в російську авіацію. Спочатку працював шофером, а потім мотористом на «Муромці». За виявлену хоробрість був нагороджений двома Георгіївськими хрестами.

Після революційних подій фронт став розвалюватися. 21 лютого 1918 року, коли німці були за 50 кілометрів від місця стоянки літаків, Башко наказав солдатам спалити все майно загону і відступити, а сам вирішив на справному літаку перелетіти у Вінницю, де розташовувався штаб ескадри повітряних кораблів. Але Вінницю уже захопили німці, і льотчик змушений був сісти в Бобруйську, де був інтернований польським корпусом Довбор-Мусницького, який воював у складі німецької армії.

Полоненого Башка примусили ремонтувати пошкоджений при посадці літак «Ілля Муромець—Київський». Офіцер, який наглядав за ходом ремонту, був задоволений. Ніхто не помічав, як російський льотчик мало не по краплинах збирав бензин. Усе, що видавалося для протирання деталей, промивання запасних частин, він зливав у банки і старанно ховав, плекаючи надію перелетіти до своїх, на схід.

Минали дні. Поповнювались запаси пального. Серед російських полонених офіцерів, які працювали на аеродромі, Башко вибрав трьох. На прохання льотчика «для прискорення ремонту» їх дали йому в помічники. Нарешті все було готово. У ніч на 22 травня 1918 року дув сильний холодний вітер, накрапав дощ, низько повзли хмари. Вартові, які звикли, що льотчик і його помічники

залишаються на аеродромі допізна, сховались в укриття. І раптом серед ночі загуркотіли мотори. Засвітились прожектори на станції Бобруйськ, що у п'яти кілометрах від аеродрому, зчинилась стрілянина. Відкрили вогонь і вартові.

Та було пізно. Літак узяв напрямок на Москву. Летіти доводилось через густі хмари в сильний дощ без компаса. Стомленого Башка хилило в сон за штурвалом. Нарешті після шестигодинного польоту він побачив у тумані село, а праворуч галявину, придатну для приземлення.

Роблячи при зниженні поворот з креном, літак зачепився крилом за дерево і... політ був завершений. Отямився Башко від того, що собака-бульдог, яка супроводжувала його в бойових польотах, лизала йому лице. Як виявилось, справжня висота польоту була не 250 метрів, як показував альтиметр, а 125. Уціліли й інші учасники втечі.

Літак «Ілля Муромець — Київський», що першим з «Муромців» почав бойові польоти в першу світову війну, закінчив їх останнім. Він розбився в церковній огорожі села Желаніє Юхновського повіту, за 120 кілометрів від Москви.

Це була перша в історії воєн втеча на бомбардувальнику. Через 27 років таку ж втечу на бомбардувальнику, тільки ворожому, й при зовсім інших обставинах, повторив радянський льотчик Павло Дев'ятаєв.

Йосип Станіславович Башко був призначений командиром дивізіону «Червоних Муромців», які брали участь у громадянській війні. У 1919 році він передав дивізіон своєму соратнику Г. В. Алехновичу і виїхав у Латвію.

Після громадянської війни кілька «Муромців», що залишилися, використовувалися на першій регулярній повітряній лінії Москва—Харків, а також для навчальних цілей. У 1924 році в Серпуховській школі стрільби і бомбометання було списано останній «Муромець».

СОКОЛИ РЕВОЛЮЦІЇ

ЛЬОТЧИК ЧАПАЄВА

У листопаді 1916 року з Гатчини через Петроград ішов до Одеси спеціальний поїзд. У ньому були офіцерські купейні й м'які вагони, теплушки для солдатів, вантажні платформи з розібраними аеропланами. Переїздив щойно створений філіал Гатчинської військової школи вищого пілотажу.

Льотчики дореволюційного військового повітряного флоту поділялись на льотчиків-офіцерів і льотчиків-добровольців (колишніх гімназистів, студентів, вихідців із буржуазно-поміщицьких родин). Чисельність цієї групи становила понад три чверті всього льотного складу. Ці льотчики були матеріально забезпечені, жили на квартирах, харчувалися в їдальнях офіцерського зібрання, повністю звільнялись від нарядів, літали на кращих літаках. Щомісяця вони мали налітати шість бойових годин, за це отримували двісті карбованців.

Невдовзі, одначе, великі втрати в льотному складі примусили військове відомство допустити в цю привілейовану касту нижніх чинів. Льотчики-рядові, які вийшли з молодших авіаспеціалістів, жили в казармах, харчувалися разом із солдатами, відбували всі наряди. Їм, як правило, діставались гірші літаки і найбільш небезпечні бойові завдання. За той же шестигодинний наліт вони отримували 75 карбованців. Ця нерівність сприяла згуртуванню цих льотчиків з пролетарською частиною військово-повітряного флоту. Майже половину солдатської і матроської маси військово-повітряних сил Росії становили механіки, мотористи, лебідники, слюсарі, столяри, токарі. Це були, як правило, колишні фабрично-заводські

робітники. Решта були вихідці з селян. Вони несли службу в стартових командах, обозі, охороні. Пролетарське ядро особливо зміцніло у 1915—1916 роках, коли царський уряд на покарання за участь у страйках позбавляв броні й відправляв на фронт найбільш активну, революційно настроєну частину робітників. З них комплектувались, головним чином, технічні війська, в тому числі авіаційні і повітроплавальні частини, що сприяло революціонізуванню солдатських та матроських мас повітряного флоту.

Серед льотчиків, які їхали з Пітера на південний фронт, було троє солдатів, один з них Йосип Семенович Лапоногов. Він народився 29 серпня 1895 року на Харківщині. На початку 1917 року закінчив Гатчинську військову авіаційну школу.

Країна переживала тривожний час. Народ, обурений невдачами на фронтах і розрухою, відкрито висловлював невдоволення прогнилим царським самодержавством.

Коли ешелон прибув на місце і особовий склад розмістився недалеко від Одеси в Люстдорфі (тепер Чорноморка), солдати технічної команди почали одержувати листи від рідних та земляків з гіркими скаргами на тяжке життя. Серед солдатів вели енергійну роботу більшовики, які роз'яснювали загарбницький характер війни, зривали маски з антинародної політики царського уряду, закликали до повалення монархії і встановлення демократичної республіки як єдиного шляху досягнення миру.

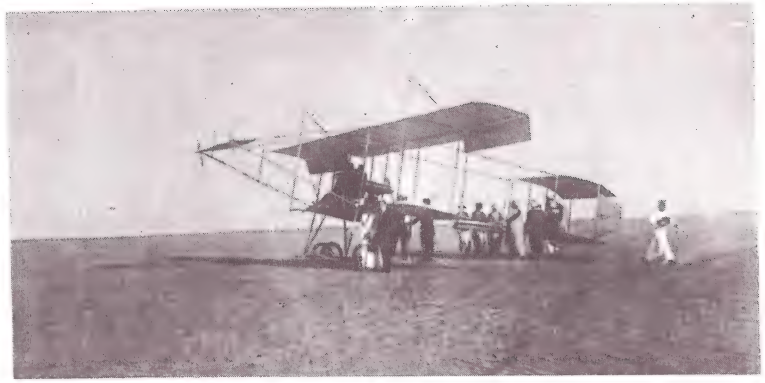
28 лютого 1917 року солдат-більшовик Воронов подав сигнал бойової тривоги. Усі збіглися до штабу. На столі, винесеному з канцелярії, стояла людина, судячи з одягу, робітник-залізничник. Це був член Одеської Ради робітничих і солдатських депутатів Гриценко.

— Товариші солдати! — вигукнув він.— У Петрограді здійснилася революція. Цар зрікся престолу. Нам треба встановити владу робітників і селян.

Солдати раділи, кричали «ура!», стріляли з гвинтівок.

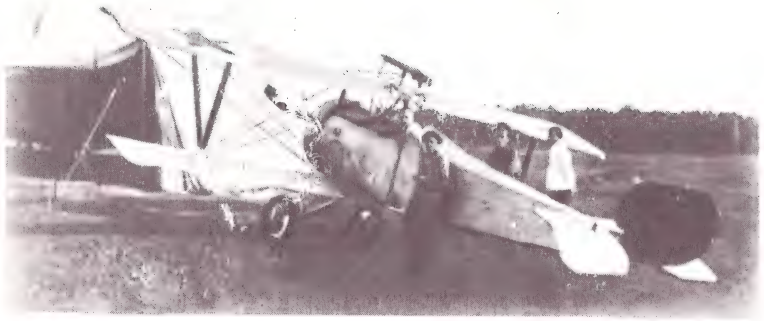
Г. С. Тереверко (*праворуч*) біля свого планера. Поруч з ним його друзі В. М. Клюй та А. П. Покатилов

С. І. Уточкін

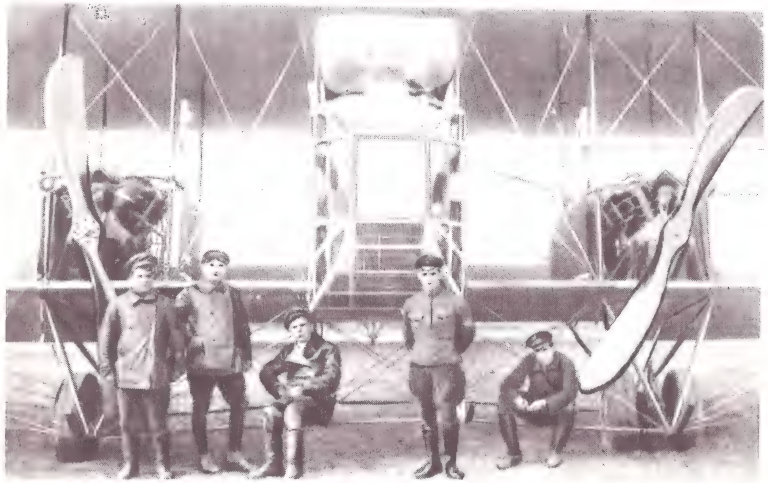


Сергій Уточкін готується до зльоту в Єгипті

Повітряний корабель «Ілля Муромець — Київський» на аеродромі під час першої світової війни



Червоні військові льотчики герої громадянської війни О. Т. Бербеко *(в літаку)* та Т. К. Кравцов



Червоний військовий льотчик О. Туманський із своїм екіпажем

РСФСР

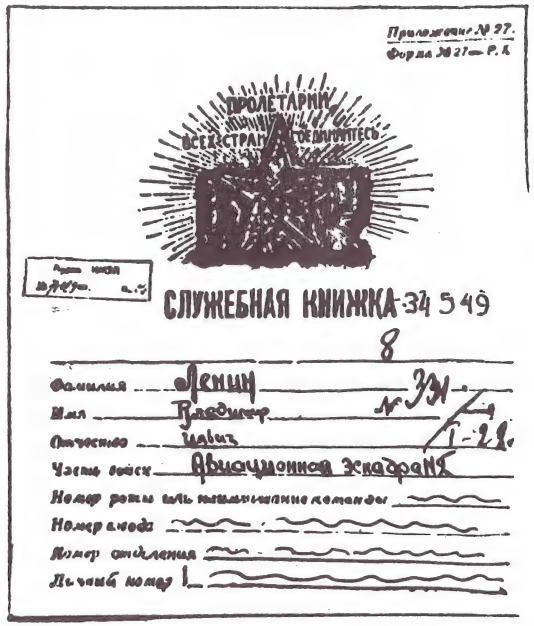
УДОСТОВЕРЕНИЕ

Предъявитель сего Председнарком РСФСР Владимир Ильич Ленин есть действительно Почетный Краснофлотец-воздухоплавательных частей Киевского Военного Округа, что подписями с приложением печати удостоверяется

Начвоенком воздухофлота КВО
Красвоенлет

Начальник Штаба
Красвоенвоздух

Посвідчення, видане В. І. Леніну про обрання його почесним червонофлотцем



Приложение № 27.
Форма № 27 — Р. К.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ

СЛУЖЕБНАЯ КНИЖКА № 34549

8

Фамилия Ленин
Имя Владимир
Отчество Ильич
Часть войск Авиационная эскадрья № 2
Номер роты или назначение команды
Номер взвода
Номер отделения
Личный номер

Службова книжка почесного червоноармійця Київської авіаційної ескадри № 2 В. І. Леніна

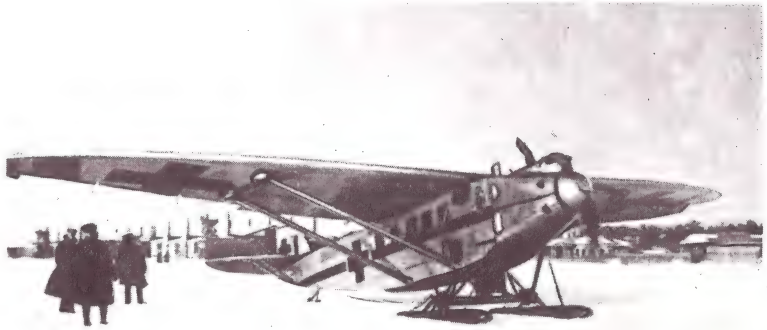
К. Є. Ворошилов і Й. Е. Якір серед командного складу ескадрильї імені Ілліча. Харків, 1927 рік

Голова Ради Народних Комісарів УРСР В. Я. Чубар, командуючий військами УВО Й. Е. Якір і начальник Військово-Повітряних Сил УВО Ф. А. Інгауніс на Харківському аеродромі

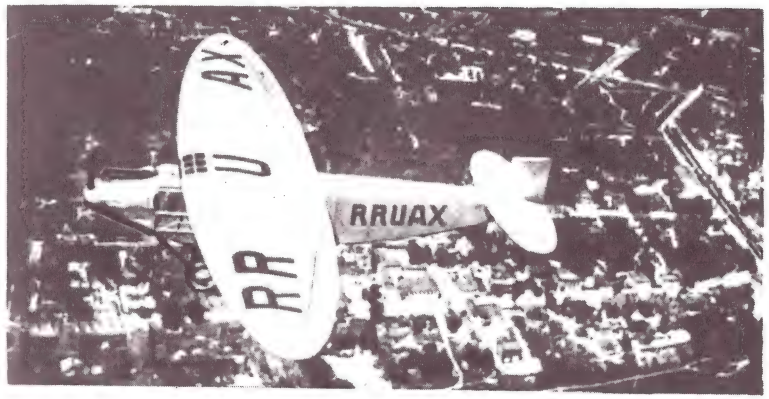
О. М. Горький і М. Є. Кольцов на Центральному аеродромі у Москві

Авіаконструктор К. О. Калінін і льотчиця Катерина Грунауер біля літака К-4. Кадр з кінохроніки. Харків, 1929 рік

Літак К-2 «Робітник Січнівки»



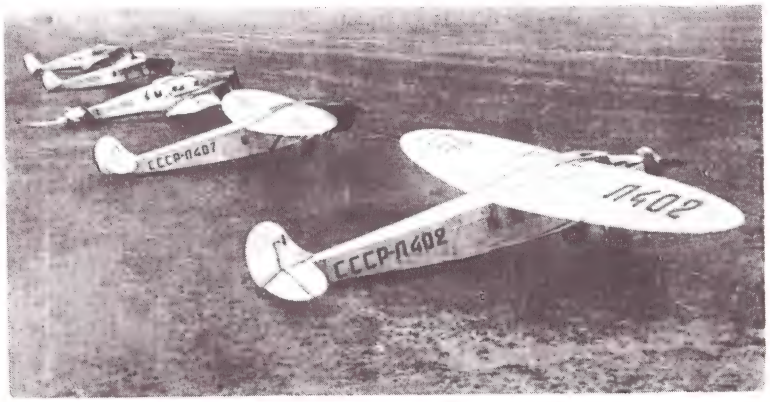
Санітарний літак конструкції К. О. Калініна



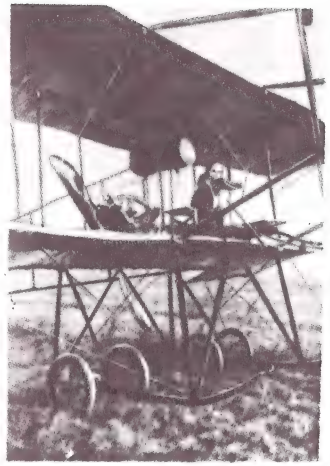
Літак К-4 над Харковом

Підготовка літака К-5 до вильоту в рейс

Завантаження пошти на літак К-5. Київський аеропорт, 1937 рік



Пасажирські літаки конструкції К. О. Калініна на лінійці Харківського аеропорту

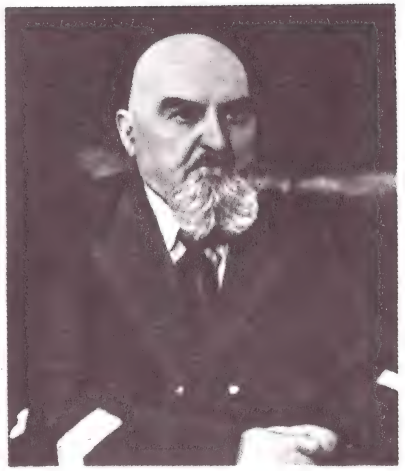


Валя Гризодубова — майбутній Герой Радянського Союзу — на літаку конструкції свого батька С. В. Гризодубова

С. В. Гризодубов біля двигуна своєї конструкції у Центральному будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе

Герой Радянського Союзу
П. Д. Осипенко

Літаки Харківської школи пілотів Тсоавіахіму



Учасник громадянської війни, один з найстаріших льотчиків Т. К. Кравцов

Вертольотчики А. Ржевський *(ліворуч)* і Л. Постоленко на борту китобази «Радянська Україна»

Вертоліт Мі-1 над морем. У кабіні пілот А. Ржевський

Китобоєць серед криги

Генеральний авіаконструктор О. К. Антонов виступає на прес-конференції перед журналістами

Герой Радянського Союзу льотчик-випробувач Ю. В. Курлін

Літак Ан-14

— Не можу уявити, як Росія житиме без царя,— пихато сказав один офіцер.

На це Гриценко відповів:

— Ми всьому світові доведемо, що прекрасно проживемо без царя, без буржуїв і без поміщиків.

У солдатський комітет були обрані п'ять солдатів із стройової й технічної команд і льотчик з рядових — Й. С. Лапоногов.

Комітет зразу ж увільнив од виконання обов'язків начальника відділу школи капітана Курилова. На цю посаду було призначено капітана Попова, відомого своїми ліберальними поглядами і добрим ставленням до нижніх чинів. Наступного дня комітет на вимогу Одеської Ради робітничих і солдатських депутатів виділив солдатів у гарнізонний караул, який брав участь у визволенні з в'язниці політичних в'язнів і підтримував революційний порядок у місті.

Як заступника голови комітету Лапоногова направили на авіаційний завод Анатра. Разом з робітниками він створив комісію для перегляду військових договорів, бо з'ясувалось, що літаки, які складалися на цьому заводі, були мало придатні для бойової роботи.

Повернувшись у Гатчинську школу, Лапоногов вступив до групи співчуваючих більшовикам. У Жовтневі дні разом з товаришами по Гатчинській школі брав участь у захопленні залізничного вокзалу, телеграфу, караульних приміщень гатчинських палаців.

— Головне завдання,— звернувся до авіаторів представник Петроградського комітету партії,— не допустити просування в бік Петрограда козацьких ешелонів дивізії генерала Краснова.

Розпропагована більшовиками дивізія вивантажилась і стала табором у районі Красного Села і Дудергофських височин. Але сильною ще була військова дисципліна у частинах, і деякі з них вели сутички із загонами озброєних робітників, які вийшли з Петрограда.

Особливо турбувала артилерія, що стояла на далеких позиціях.

28 жовтня 1917 року Лапоногов одержав наказ шкільного солдатського комітету вилетіли в район Дудергофських височин і скинути листівки Військово-революційного комітету над розташуванням козацьких військ. Це був перший політ молодого льотчика в дні революції.

На літаку із двигуном 80 кінських сил він злетів зі шкільного аеродрому. Похмурий осінній день, хмари притискують літак до землі. Довелося знизитись до ста—ста п'ятдесяти метрів. Льотчик бачив, як із наметів вибігали козаки, підбирали листівки, вітально махали руками. Пітерські робітники і матроси вислали до козаків своїх представників і домоглися того, що ті остаточно відмовилися виступати проти революційного Петрограда.

Льотчик Лапоногов брав участь у повітряних боях проти німецьких літаків у районі Пскова і першому повітряному параді на Ходинці 1 Травня 1918 року.

Почалася громадянська війна... У період наступу на східному фронті Колчака було створено 4-ту армію, якою командував Фрунзе. Серед льотчиків 27-го авіаційного загону, відряджених на фронт, був і Лапоногов. Йому доводилося виконувати розвідувальні польоти з метою визначення напрямку руху великих козацьких частин. Про наслідки кожного польоту він особисто доповідав Михайлу Васильовичу Фрунзе.

— Яка це була чудова людина! — згадував у розмові зі мною Йосип Семенович.— Наші бесіди проходили невимушено, часом навіть забувалося, що розмовляли з командуючим армією. Фрунзе був великий полководець, який прекрасно розбирався в обстановці, умів налагодити взаємодію різних родів військ.

Штаб армії розташувався на невеличкій залізничній станції. У вагоні командуючого над розстеленою на столі картою схилилися Фрунзе і Лапоногов. Льотчик тільки-но повернувся з розвідки. В цей час до вагона зайшли

член Військової ради Валеріан Куйбишев і командир 25-ї дивізії Василь Чапаєв. Командарм відрекомендував їм льотчика.

Добре запам'яталася Лапоногову перша зустріч з легендарним комдивом.

— На моїй ділянці фронту справи йдуть добре. Наші бійці б'ють біляків і плакати їм не дають,— весело сказав Чапаєв.

З виходом 25-ї армії на лінію Бугульма — Белебей авіаланку Лапоногова підпорядкували безпосередньо штабу дивізії.

— Товаришу комдив,— звернувся Лапоногов до Чапаєва,— яке завдання льотчикам на найближчі два дні?

— Прошу вас старанно стежити за частинами генерала Каппеля, що відступають. Я дуже шкодую, що ми з вами, товариші льотчики, не зуміли остаточно добити цього генерала.

Свій перший розвідувальний політ Лапоногов здійснив 4 травня 1919 року в район Давлеканова, де виявив каппелівський білогвардійський корпус, який вивантажувався з ешелонів. Використавши ці дані, дивізія Чапаєва ударила у фланг противника, притисла корпус Каппеля до річки і завдала йому великих втрат. Про ці пошарпані частини Каппеля і нагадав Чапаєв льотчикові.

Повернувшись із повітряної розвідки, Лапоногов зустрічався з Чапаєвим у Белебей-Аксакові. Простягнув комдиву донесення, в якому докладно розповів про пересування відступаючих частин каппелівців.

— Ти цей папір передай у штаб дивізії. Вони там усе збирають, можливо, здасться майбутній науці. А мені розкажи, що бачив, покажи на карті.

У Чапаєва була своєрідна манера роздивлятися карту. Любив поміркувати над нею, передбачити хід противника. Він прекрасно орієнтувався на місцевості. Часом здавалося, що комдив народився тут, об'їздив цю землю уздовж

і впоперек, добре знав розташування сіл, річок, залізничних станцій і цупко тримав у пам'яті їх назви.

— Спасибі за добру розвідку. Завтра ми з вами навряд чи побачимось. Буду в 4-й бригаді,— прощається Чапаєв.

— Який наказ передати льотчикам?

— Ви, я бачу, добре орієнтуєтесь у бойовій обстановці. Спостерігайте за відступаючими.

Днів через три льотчики поблизу села Єремєєва на узліссі виявили лінію окопів. На фоні листя і зеленого килима трав чітко проглядалися зверху руді борозни тільки-но викопаної землі, ламана лінія окопів.

Чапаєва Лапоногов застав у штабі дивізії, де був і комісар Дмитро Фурманов. Поділився добутими відомостями.

— Де це? — зацікавився комдив. Вийняв з польової сумки карту, подивився і вигукнув: — Ось воно що! Надумали біляки примусити Чапаєва піти вздовж ріки Деми, щоб потім притиснути його до болота і розбити... Цього не буде! Ми їх постараємось обдурити, обійдемо з півночі Кармашево і примусимо виміряти глибину Демського болота. Подивимось, хто кому пастку підстроїть. Продовжуйте спостереження!

Після одного з повідомлень Лапоногова Чапаєв зауважив:

— Добре допомагають льотчики, я кожний день знаю, що біляки роблять.

В цей час до кімнати зайшов комісар дивізії Дмитро Фурманов і сказав, що в 7-й бригаді розпочинається мітинг. Велась підготовка до вирішального штурму Уфи.

— Йду,— відповів Чапаєв і вийшов.

Більш Лапоногов не бачив Василя Івановича...

Після взяття Уфи частинами Червоної Армії чапаєвців перекинули на Уральський фронт і льотчики тимчасово з ними розлучилися.

На початку серпня 1919 року дивізії знову були додані дві авіаційні ланки. Лапоногов трохи затримався в Самарі, йому доручили прийняти нові літаки. 4 вересня він вилетів у Лбищенськ, де повинен був об'єднати ланки в одну групу і взяти на себе командування нею. Приблизно кілометрів за двадцять від Лбищенська двигун почав працювати з перебоями. Довелося зробити вимушену посадку, заночувати в полі під крилом літака. Прокинувся від ранкового холоду. Небо ледь синіло. Щоб трохи зігрітись, Лапоногов почав ходити довкола літака, залишаючи за собою темну доріжку слідів. Трава скидала блискучу росу. Коли зійшло сонце, літак привернув увагу мешканців ближніх сіл. Першими прибігли хлопчаки.

— Дядю,— захекавшись, запитали льотчика,— ви з Лбищенська?

— Тільки збираюсь там побувати. Та ось мотор зіпсувався, довелось заночувати тут.

— Ваше щастя, що не долетіли,— сказали дорослі, які саме підійшли.— Сьогодні вночі білокозаки розгромили штаб дивізії. Чапая шукають у річці Урал, кажуть, утопився.

Важко було повірити такій скорботній звістці, одначе вона підтвердилася. Згадалась недавня задушевна розмова з Чапаєвим, що не стосувалась військових операцій. Сиділи на веранді будинку і пили холодний кумис. Чапаєв говорив: «Ось закінчиться війна, піду вчитися грамоті. Без неї не можна. Бачиш, Фрунзе як багато знає».

З великим сумом Лапоногов дізнався, що у Лбищенську загинув і командир ланки льотчик Коваленко з 30-го авіазагону, його давній друг, з яким він учився у ремісничому училищі і в Гатчинській авіашколі.

З Михайлом Васильовичем Фрунзе Лапоногову довелось зустрітися ще раз.

У червні 1920 року авіазагін, у якому він служив, передали частинам, що діяли проти басмачів на Туркестанському фронті. Льотчики вилітали бомбити скуп-

чення басмачів. Вони розбігались, але через деякий час знову збирались у банди і нападали на бідних дехкан та наші частини. Фрунзе, який командував тоді Туркфронтом, прибув у цей район, щоб ознайомитися з обстановкою. Лапоногов літав на «Альбатросі». Михайло Васильович підійшов до літака. Сідаючи в задню кабіну спостерігача, сказав:

— Ну, старий знайомий, показуй пустелю!

Вони літали над пісками півтори години.

У тому ж році Лапоногов брав участь у повітряних боях на врангелівському фронті. На старих літаках червоні льотчики хоробро билися з новішими на той час англійськими винищувачами і розвідниками, якими Антанта постачала Врангеля.

Так закінчився славний бойовий шлях Й. С. Лапоногова у громадянській війні. У мирний час партія доручила йому відбудовувати зруйноване народне господарство, налагоджувати повітряні сполучення. Він освоював авіатрасу Москва — Іркутськ, виконуючи перші поштові нічні рейси з Новосибірська та Іркутська в Свердловськ, перевозив пасажирів. Третім льотчиком у Радянському Союзі налітав один мільйон кілометрів, за що в липні 1936 року був нагороджений орденом Червоної Зірки. Йосип Семенович Лапоногов — один з тих, хто будував вітчизняну авіацію з перших днів її зародження, брав участь у Великій Вітчизняній війні, працював пілотом після війни в Українському управлінні цивільної авіації. Зустрічались ми з ним і по роботі, і на засіданнях бюро секції історії авіації і космонавтики Українського відділення Радянського національного об'єднання істориків природознавства і техніки.

СИГНАЛ ДО ПОВСТАННЯ

Третій Київський авіаційний парк був однією з найстаріших авіаційних частин російської армії. У роки першої світової війни він ремонтував літаки на Південно-Західному фронті. До складу авіапарку входив 11-й корпусний авіазагін, яким командував славетний льотчик П. М. Нестеров. У травні 1916 року внаслідок відступу російських армій авіапарк повернувся на старе місце базування, у Київ, і розташувався у Печерській фортеці «Цитадель» й приміщенні іподрому.

Російське військове командування надавало великого значення безперебійній роботі авіапарку. Особовий склад, не враховуючи чиновників та офіцерів, становив дві тисячі чоловік. Це були здебільшого колишні робітники-металісти московських, петроградських, київських, луганських, тульських та інших заводів — досвідчені умільці, майстри на всі руки.

Солдати-більшовики М. С. Богданов і М. О. Новиков, дізнавшись від знайомих радистів про перемогу Лютневої революції, скликали збори більшовиків, на яких вирішили обрати солдатський комітет і організувати демонстрацію у зв'язку з поваленням царського самодержавства.

5 березня командир авіаполку штабс-капітан Маслов прочитав перед строєм солдатів маніфест Миколи II про зречення від престолу, але ні словом не обмовився про ліквідацію монархічного ладу і встановлення буржуазно-демократичної республіки.

Зі строю вийшли Богданов і Новиков.

— Товариші солдати! — вигукнув Новиков.— Штабс-капітан Маслов приховує від нас правду.— І розповів про створення Тимчасового уряду і про те, що в Петрограді і Москві революційну владу здійснюють Ради робітничих і солдатських депутатів, про наказ № 1, що вводив демократизацію в армії.

Тут же обрали солдатський комітет на чолі з Богдановим. Комісаром став Володимир Михайлович Павлов. До призову в армію він кілька років працював майстром першого розряду на одеському авіазаводі Анатра. В подальшому все життя цієї людини було пов'язане з авіацією. У наш час Павлов працював викладачем Київського інституту цивільної авіації і багато цікавого розповів мені про події тих днів у Києві.

16 березня авіапарк узяв участь у загальноміському святі з приводу повалення самодержавства. На розі вулиць Садової і Олександрівської (нині вулиця Кірова) солдатів зустрів закритий легковий автомобіль. На загальне здивування, з вікна висунулася голова генерал-інспектора авіації великого князя Михайла Романова. Підізвавши до себе Маслова, якого комітет примусив піти на демонстрацію, великий князь запитав:

— Куди ведете солдатів?

Маслов витягнувся, взяв під козирок і голосно відповів:

— Не я їх веду, а вони мене ведуть, ваша високість...

Романов і представник міської Думи, який його супроводжував, намагались умовити солдатів, щоб вони повернулися в казарми. Але їх не слухали. Романов опустив шторку. Автомобіль поїхав далі.

Після Лютневої революції більшовики вже відкрито проводили політичну агітацію в авіапарку. Солдати-майстрові швидко освоїлись у новій обстановці, добре розуміли політику партії і надалі самі проводили роз'яснювальну роботу серед солдатів. Часом виникали гарячі суперечки. Особливо важко піддавались агітації колишні кустарі-ремісники, призвані в армію в останні місяці.

Авіапарківці встановили зв'язок з більшістю розташованих у місті військових частин і з робітничими організаціями, брали участь у демонстраціях, вели боротьбу з контрреволюційними виступами. У червневі дні 1917 року авіапарк у повному складі вийшов на демонстрацію про-

тесту проти підготовки Тимчасовим урядом наступу на фронті.

У другій половині дня 25 жовтня в Києві стало відомо про початок збройного повстання у Петрограді. Радісний, хвилюючий настрій охопив солдатів. У місті було оголошено воєнний стан.

Під керівництвом ревкому трудящі Києва почали готуватися до повстання. Авіапарківці постачали робітників «Арсеналу» зброєю, боєприпасами, продовольством. На допомогу робітникам і солдатам Печерська, які першими піднесли прапор повстання, прийшли інші військові частини, робітники заводу Гретера і Криванека (тепер завод «Більшовик»), залізничники, судноремонтники.

Контрреволюція завдала повстанцям раптового удару, заарештувавши 28 жовтня майже весь склад ревкому. Тоді на екстреному засіданні було обрано новий ревком, до якого ввійшли відомі революціонери О. Горовець, В. Затонський, А. Іванов, авіапарківці М. Богданов, І. Кудрін та інші. На першому засіданні у ніч на 29 жовтня новостворений ревком розробив план збройного повстання. Сигналом для його початку мали бути тривожні гудки «Арсеналу» і поява над Печерським аероплана 3-го авіапарку.

Піднятися на літаку заступник голови ревкому Новиков доручив льотчику авіапарку унтер-офіцеру Єгорову. 29 жовтня о п'ятій годині вечора з аеродрому на Посту-Волинському піднявся літак з червоним прапором на борту, набрав потрібну висоту і зробив три кола, пролетівши над штабом округу, що містився в той час у Купецькому зібранні (тепер приміщення філармонії), і Печерським. Політ аероплана було видно в усіх куточках міста.

— Першими почали бої солдати авіапарку,— розповідав Павлов.— Розподілившись на дві частини, ми повели наступ на Миколаївське юнкерське училище. Штаб округу наказав оточити нас добірними частинами Костянтинівського та Олексіївського юнкерських училищ. Наступ

юнкерів почався о другій годині ночі. Гарячі були бої! Ми зустріли ворога дружним вогнем із гвинтівок і кулеметів. Сотні юнкерів полягли на підходах до авіапарку на валах Печерської фортеці.

Відступивши, юнкери закріпилися в Маріїнському парку і наступного дня повели наступ на «Арсенал». Робітникам допомогли авіапарківці, надіславши 250 солдатів з боєприпасами. З юнкерами на «Арсенал» наступали школа прапорщиків, ударний жіночий батальйон і слухачі духовної семінарії. Але підтримане загальним страйком повстання перемогло. 1 листопада 1917 року Центральне київське бюро професійних спілок і Центральна рада фабрично-заводських комітетів у своїй листівці сповістили про перемогу Радянської влади в Києві.

Хто ж пілотував літак у той історичний день?

Олександр Іванович Єгоров народився 1889 року в селі Березнегуватому Херсонської губернії, у сім'ї машиніста заводу парових машин. У 1916 році, після закінчення Качинської авіаційної школи, брав участь у боях на фронтах першої світової війни. Лютневу революцію зустрів у Києві. Після завершення громадянської війни працював на командно-інструкторських посадах у військових авіаційних школах, Військово-Повітряній академії імені М. Є. Жуковського. З 1927 року — у Центральному будинку авіації і космонавтики імені М. В. Фрунзе. В роки Великої Вітчизняної війни Єгоров проводив велику роботу у спеціально створеному навчальному центрі по вивченню ворожої авіаційної техніки. Цей пункт значно сприяв бойовій підготовці льотного і технічного складу частин московської зони протиповітряної оборони. До останніх днів свого життя Олександр Іванович працював консультантом у Центральному будинку авіації і космонавтики в Москві. Прекрасний знавець історії вітчизняної авіації і її палкий пропагандист, він брав активну участь у роботі літературно-історичної секції, на засіданнях якої ми з ним і зустрічалися. Якось він розповів, що у травні 1924 року

йому довелося брати участь у підготовці до відкриття перших на Україні повітряних ліній.

Цьому питанню у Єлисаветграді (тепер Кіровоград) були присвячені загальноміські партійні збори. Окрпартком оголосив суботник по благоустрою аеродрому. Під керівництвом комуністів на роботу вийшли робітники, учні, червоноармійці.

У Кіровоградському обласному архіві я знайшов доповідну записку льотчика Єгорова. Він писав, що в суботнику взяли участь близько 1500 чоловік. За 10 днів виконано таку роботу, на яку звичайно треба було б витратити кілька місяців. 15 травня 1924 року перший літак товариства «Укрповітрошлях» приземлився на цьому аеродромі по шляху з Харкова в Одесу. Це було те, що ми тепер звемо технічним рейсом. А пасажирський рух на цій трасі почався 25 травня 1924 року.

ЧЕРВОНОВІЙСЬКЛЬОТ БЕРБЕКО

Авіацію Румунського фронту в першу світову війну обслуговував 1-й авіапарк, переведений в Одесу з Петрограда наприкінці 1916 року. В його складі були в основному робітники Петрограда, Москви, Череповця — учасники революції 1905 року. В групу більшовиків-підпільників, що діяла до Лютневої революції в 1-му авіапарку, входили також революційно настроєні офіцери Зарубін, Кондратенко та інші.

Після Лютневої революції 1917 року більшість солдатів і технічних спеціалістів оголосили себе прихильниками більшовиків. Цьому сприяла і та обставина, що зразу після лютневих подій в частину повернулися сорок авіаспеціалістів, яких раніше направляли в Москву для удосконалення кваліфікації. Спілкуючись з революційно настроєними робітниками московських заводів, багато з них вступили там у партію більшовиків і, повернувшись в

Одесу, склали ядро більшовицького осередку 1-го авіапарку.

Це була перша в Одеському військовому окрузі більшовицька організація. Головою її був обраний солдат Н. І. Іванов, секретарем — Н. І. Полевиков. Створені у дні Лютневої революції парковий і технічний комітети також перебували під впливом більшовиків Миронова, Пахомова, Богомолова, Саприка, Максименка, Дубецького та інших. 27 квітня 1917 року в частині відбувся мітинг, на якому була прийнята резолюція про недовір'я Тимчасовому урядові.

Протягом всього 1917 року солдати авіапарку допомагали більшовикам Одеси в боротьбі проти контрреволюції. В частині були створені збройні загони, які перебували в постійній бойовій готовності, виїжджали у найближчі населені пункти для наведення революційного порядку.

Революційні солдати брали активну участь у поповненні коштів для видання більшовицької газети «Голос пролетария», зібрали й здали в касу Одеського комітету РСДРП(б) 10 тисяч карбованців. Коли для комітету знадобилося приміщення, Глебов-Дубровін, член партії з 1903 року, із загоном солдатів авіапарку реквізував трактир по вулиці Поліцейській (нині вулиця Рози Люксембург) і передав його в розпорядження більшовицького комітету.

За рішенням міського комітету РСДРП(б) авіапарківці тричі на тиждень доставляли літаками з Петрограда в Одесу примірники «Правды», «Солдатской правды» та інші видання. Агітатори авіапарку на машинах розвозили газети по гарнізонах округу і частинах Румунського фронту.

У переджовтневі дні революційний рух в Одесі набув ще більшого розмаху. В більшовицькій організації авіапарку налічувалось уже 150 членів РСДРП(б). На другий день після перемоги Великої Жовтневої соціалістичної революції, 26 жовтня 1917 року, одеські більшовики звер-

нулися до робітників, селян, солдатів і матросів із закликом передати всю владу Радам. Однак соціалістична революція зустріла в Одесі, як і в інших містах України, запеклий опір буржуазно-націоналістичних сил, які намагались відірвати Україну від Радянської Росії.

Січень 1918 року. Безлюдні вулиці. Вітрини магазинів, що недавно сяяли електричними вогнями, закриті гофрованими залізними шторами. Припорошена снігом бруківка дзвенить під чіткими кроками червоногвардійських загонів. Проїжджають наїжачені штиками вантажні машини, усе чутніше перестук кулеметів, гвинтівок.

Сили революції вели запеклі бої з націоналістичними військами буржуазної Центральної ради. Особливо жорстокими вони були в районі штабу військового округу, Куликового поля, вокзалу, головних залізничних майстерень. Викликавши броньовики, гайдамаки зуміли потіснити червоноармійців, захопити штаб округу. Безприкладну мужність у боях з гайдамаками виявили робітники Пересипі на чолі з П. Старостіним.

Робітники залізничних майстерень відремонтували бронепоїзд «Заамурець» і відкрили з нього вогонь прямою наводкою по гайдамацьких казармах. З боку Новорибної вулиці наступав загін Червоної гвардії під командуванням М. Чижикова. У цей час над Одесою з'явився літак. Із нього на гайдамацькі курені посипалися бомби. Поява аероплана була несподіванкою для гайдамаків. Паніка, що охопила їх, сприяла повному розгрому противника.

Пілотував літак учасник першої світової і громадянської воєн Олександр Тихонович Бербеко.

Передісторія його першого бойового вильоту на захист завоювань Жовтня така. Коли Центральна рада видала наказ про роззброєння революційних військових частин, більшовики 1-го авіапарку зуміли перевезти більшу частину військової техніки в Москву. З майстерень авіапарку Бербеко організував 1-й соціалістичний авіаційний загін Червоної гвардії і став його командиром. За допомо-

гою робітників літакобудівного заводу Анатра він захопив один з літаків, на якому і здійснив кілька бойових вильотів над містом.

...Затамувавши подих слухали ми, молоді друзі авіації початку 20-х років, захоплюючі оповідання Олександра Тихоновича про героїчні битви червоновійськльотів у роки громадянської війни.

Бербеко був кумиром одеської робітничої молоді. Коли він мчав вулицями міста на своєму червоному мотоциклі, на багажнику за його спиною неодмінно сидів, сяючи від задоволення, хтось із хлопців. Наслідуючи традиції відомого одеського авіатора Сергія Уточкіна, Бербеко був завзятим спортсменом: членом першої в країні моторно-велосипедної спілки, яка виникла в Одесі у 1923—1924 роках, брав участь в іподромних гонках, що збирали велику кількість глядачів, в автогонках Одеса — Миколаїв, неодноразово завойовував призові місця.

Ми, звичайно, не знали тоді всіх подробиць яскравої біографії героя-льотчика. Через багато років, прагнучи відновити добре ім'я Бербека у пам'яті людей, я почав збирати матеріали про нього в архівах, листувався і зустрічався з його дружиною Домною Федорівною, незмінною супутницею Олександра Тихоновича на всіх фронтах громадянської війни, з тими, хто знав і пам'ятав його. Багато допоміг мені в цих пошуках близький друг сім'ї Бербека військовий авіатор, нині підполковник запасу В. Ф. Петровський.

«Мій батько був робітником на станції Роздільна,— писав О. Т. Бербеко в автобіографії, яку я відшукав в архіві Міністерства цивільної авіації.— Я закінчив чотирикласне училище в Бендерах, працював кочегаром у маєтках землевласників Альдингера, генерала Єлізарова у Тираспільському повіті, учнем слюсаря на заводі Рустона в Одесі, шофером у гаражі».

Юність Олександра Тихоновича припала на час, коли авіація робила перші кроки. Призваний в армію, Бербеко

потрапив мотористом у авіазагін. Грамотний, кмітливий хлопець домігся призначення в Одеську школу військових льотчиків, яку закінчив у 1916 році. Йому не було ще повних вісімнадцяти років. На фронті юнак відзначався сміливістю у повітряних боях з аеропланами противника. Товариші згадували, з якою мужністю він кидався назустріч німецьким літакам. Одного разу провів нерівний бій з трьома австрійськими літаками і вийшов переможцем.

Повернувшись в Одесу, Бербеко розгорнув бурхливу діяльність по створенню загону червоних льотчиків-винищувачів. Син робітника і сам колишній робітник, прапорщик Бербеко перейшов на бік свого класу. Його обрали членом комітету 2-го авіаційного дивізіону. Він активно включився в політичну й агітаційну роботу.

Літаки кайзерівської Німеччини здійснювали нальоти із захопленої ними румунської території. Назустріч їм піднімався Бербеко, вогнем проганяв за Дністер. В одному з боїв був поранений, але в госпіталь не пішов. Разом з Григорієм Івановичем Котовським виїздив у навколишні села, закликав селян добровільно вступати до Червоної Армії.

Радянська влада в Одесі проіснувала недовго. Австронімецькі війська окупували місто. Разом з робітничими загонами, які обороняли Одесу, у березні 1918 року Бербеко пішов на схід. Невдовзі він знову піднявся в повітря, бомбив окупантів у районі станції Лозова в Донбасі.

Одеса переходила з рук у руки. Кого тут тільки не було! Польські легіонери, Добровольческа армія, французько-англійські війська, грецькі частини, різні бандитські зграї...

На початку 1919 року Червона Армія і робітничі бойові загони вибили білогвардійців та іноземних інтервентів з міста. Французькі війська дислокувались у Румунії, на правому березі Дністра. Їхні літаки-розвідники літали зі швидкістю 160 кілометрів на годину, а винищувачі —

180 кілометрів. Наші ж старі літаки могли пролетіти за годину лише 120 кілометрів. Французькі льотчики господарювали в повітрі. Вони вільно контролювали територію від Сухого лиману до Рибниці. Їх розвідувальні і бойові польоти над Дністром і особливо над Тираспольською бойовою дільницею дуже дошкуляли нашим частинам.

Ясного лютневого дня в повітрі з'явились шість літаків, пілотованих румунськими льотчиками, які летіли бомбити Тирасполь, зайнятий Червоною Армією.

Назустріч їм у повітря піднявся Бербеко і сміливо кинувся в атаку. Вогнем кулемета підбив один ворожий літак, решта ухилилась від бою і зникла. Румунський льотчик сів у розташуванні наших частин і потрапив у полон. Літак його відремонтували, і він увійшов до складу загону винищувачів. Трохи пізніше Бербеко вступив у бій з трьома французькими льотчиками і знову вийшов переможцем.

Щоб паралізувати ворожі дії французько-румунської авіації, командування вирішило створити посилений 1-й одеський винищувальний загін при 5-й стрілецькій дивізії 3-ї Української радянської армії. Загону додали особовий склад і матеріальну частину 1-го авіазагону імені Ради робітничих, червоноармійських і селянських депутатів Одеси. П'ята дивізія була перейменована пізніше у 45-ту легендарну, якою командував Й. Е. Якір. 5 травня 1919 року Бербеко підписав наказ № 1 по загону.

Одного разу в редакцію газети «Правда Украины» надійшов лист від колишнього політкомісара авіазагону П. А. Єфремова, який писав: «Бойові дії створеного у 1919 році на півдні України авіазагону Червоної Армії гідні доброго слова... Можливо, за допомогою редакції газети «Правда Украины» вдасться розшукати тих, хто був у загоні. Може, живий ще і його командир Олександр Тихонович Бербеко. Ця людина гідна пісні».

Цей лист редакція передала мені, і його автор одержав відповідь на сторінках «Правды Украины». Я повинен був

засмутити комісара Єфремова: життя його командира перервалось трагічно ще до війни...

Соратник червоного льотчика Єфремов згадував бойові дні у травні 1919 року. «Наш загін розташувався на Тираспольській бойовій дільниці. Зі штабу 3-ї Української РСЧА одержали паку листівок французькою мовою і наказ розкидати їх у тилу ворога над Кишиневом. Наші льотчики Фоменко і спостерігач Ковальський скинули листівки не тільки над Кишиневом, але і над Бендерами, де теж стояли французькі війська. У повітрі літак Фоменка охороняв винищувач Бербека. Французькі льотчики в повітря не піднімались і бою не приймали. Наступного дня було здійснено новий рейд з пропагандистською літературою на територію, захоплену інтервентами».

Стало відомо, що заклики припинити братовбивчу війну проти російських селян і робітників подіяли. Багато французьких солдатів відмовились іти у бій проти Червоної Армії. Деякі з них переправились через Дністер на наш бік. Спеціальним поїздом їх відправили в Москву. Тоді французьке командування замінило ненадійні частини на узбережжі Дністра сенегальцями і зуавами. Наші льотчики «бомбили» їх листівками арабською мовою. Колоніальні війська теж відмовились воювати проти революційної Росії.

У Центральному державному архіві Радянської Армії зберігається наказ Революційної Військової Ради СРСР від 23 грудня 1923 року, підписаний заступником голови РВР СРСР Е. Склянським, в якому говориться: «Затверджується присудження на підставі наказів РВР 1919 року № 511 та № 2322 ордена Червоного Прапора. 1-го артилерійського авіаційного загону... червоному льотчику Бербеку Олександру...»

Як відомо, орден Червоного Прапора спочатку був затверджений у РРФСР, а після створення СРСР став загальносоюзним. Орден Червоного Прапора № 427 — один з перших — було вручено О. Т. Бербеку ще в 1919 році за

чисельні подвиги на фронтах. Після того як сформований ним 1-й радянський авіаційний винищувальний загін у липні 1919 року було перейменовано у 50-й розвідувальний загін, розпорядженням начавіаукра Бербека призначили в 1-й артилерійський авіаційний загін, підпорядкований 14-й армії.

Восени 1919 року на фронтах громадянської війни склалась важка обстановка. Армія Денікіна наближалася до Москви. На Україні діяли білогвардійці, петлюрівці, махновці. Бербеко не міг вирватись на північ і опинився у ворожому тилу. Але і за таких обставин він не припинив боротьби — організував партизанський авіазагін. У автобіографії льотчика є такий рядок: «Вересень 1919 року. Потрапив у полон до Денікіна, присуджений до розстрілу, утік».

У статті секретаря ВУЦВК А. Буценка, надрукованій в журналі «Воздушный флот» № 3 за 1925 рік, говориться: «Червоний герой, він же герой праці... товариш Бербеко був присуджений денікінським судом до розстрілу. З-під розстрілу він утік, на що є підтвердження».

Ось як це було. Потрапивши у полон, Бербеко відмовився перейти на бік денікінців. Його присудили до розстрілу. Про це стало відомо більшовикам-підпільникам одеських залізничних майстерень, і вони влаштували льотчикові втечу з в'язниці. Добу переховували його на конспіративній квартирі, а потім перевдягли рибалкою і вивезли з міста морем.

І знову Олександр Бербеко на фронті, на найважчих ділянках. У складних погодних умовах літав розшукувати кінноту Мамонтова і Шкуро. Добуті дані передавав у штаб фронту. Не раз вступав у бої з іноземними льотчиками. Разом з кіннотою Будьонного діяв при розгромі білополяків.

Ось що писав про Бербека відомий авіаційний воєначальник І. У. Павлов:

«Були чудові льотчики. Як, наприклад, Бербеко, Маляренко. Особливо добре пам'ятаю Бербека. Відомо, що літаки, якими англійці постачали білих і які потрапляли до нас, були абсолютно непридатні з погляду їх літальних даних. Досить було глибше пустити літак у віраж, як він негайно переходив у штопор і так ішов до землі. В цьому випадку загибель льотчика і літака неминучі. Крім того, часто він загорявся в повітрі. Зі ста льотчиків можна було знайти хіба що одного хороброго, який згодився б літати на цій «домовині». І ось цією єдиною людиною був у нас Бербеко. У повітрофлоті 1-ї Кінної армії він один добре літав на цьому літаку і посилено проводив бойову роботу».

В Одеському обласному архіві збереглося посвідчення, видане штабом Червоного військового повітряного флоту Українського військового округу за підписом начвійськкома повітрофлоту В. Ю. Юнгмейстера 23 грудня 1923 року: «Дано це демобілізованому червоному військовому льотчику Бербеку О. Т., червонопрапорнику, в тому, що, перебуваючи як льотчиком, так і командиром авіазагону від початку організації Червоної гвардії з 1917—1918 років до своєї демобілізації, за час бойових польотів не вчинив жодної поломки літака і, працюючи часом у найважчих умовах війни, безвідмовно і з успіхом виконував надзвичайно небезпечні і важливі завдання за розпорядженням командарма 14-ї...»

Після укладення перемир'я з Польщею Бербеко бере участь у розгромі контрреволюційного заколоту куркульства в Тамбовській, Саратовській, Пензенській і Воронезькій губерніях. Потім підтримує з повітря червоноармійців і частини особливого призначення (ЧОП), які звільняли територію України від банд. На грудях червоновійськльота засяяв другий орден Червоного Прапора № 1672. У наказі Реввійськради СРСР № 736 від 24 листопада 1925 року, підписаному І. Уншліхтом, говорилося:

«Затверджується присудження ордена Червоного Прапора Революційною Військовою Радою 14-ї армії військовому льотчику 1-го артилерійського повітроплавального загону Бербеку Олександру Тихоновичу за відзнаку 26 червня 1920 року при бомбардуванні станції Деражня...»

Різносторонньою кипучою діяльністю було сповнене життя Бербека у мирні дні. Він працює льотчиком — здавачем літаків, випробувачем літаків авіазаводу в Одесі, стає одним з організаторів Товариства авіації і повітроплавання України і Криму, ініціаторів створення ескадрильї імені Ілліча, «повітряним гінцем» — зв'язковим льотчиком Г. І. Петровського, рейсовим пілотом Українського товариства повітряних сполучень і навіть представником окрвиконкому на полях по знешкодженню вибухонебезпечних артилерійських складів і порохових погребів, що залишилися в Одесі з часів першої світової і громадянської воєн...

В історії мирного використання авіації в народному господарстві країни ім'я Бербека записано як ім'я першого льотчика, який виконав на Україні авіаційно-хімічні роботи 29 червня 1925 року на літаку «Горбоконик», побудованому конструктором В. М. Хіоні на одеському заводі, в районі села Савинців Ізюмського округу на Харківщині, де з'явився небезпечний шкідник лісу і полів, так звана італійська сарана. У перший же день Бербеку вдалося запилити більше 500 гектарів.

Досліди показали, що авіаційно-хімічний метод боротьби із шкідниками найбільш ефективний. Наркомзем України визнав його успішним і вирішив у 1926 році обробити з допомогою авіації 20 тисяч гектарів посівів.

29 серпня 1926 року газета «Вісті ВУЦВК» писала: «Український Аерохім пишається своїм льотчиком товаришем Бербеком, який і на мирних фронтах виявив велику мужність, здібність і геройство у боротьбі як з воєнними, так і «мирними» ворогами Радянської влади».

Зараз авіаційно-хімічним методом щорічно лише екіпажами літаків сільськогосподарської авіації на Україні обробляється з повітря 17 мільйонів гектарів колгоспних і радгоспних земель. Тисячі молодих льотчиків пролітають у небі над полями там, де піввіку тому пілотований Олександром Бербеком самотній літак з казковою назвою «Горбоконик» пролітав над верхівками дерев, залишаючи за собою шлейф отрутохімікатів...

Двічі червонопрапорець Олександр Тихонович Бербеко був нагороджений орденом № 1 Трудового Червоного Прапора Української РСР, золотим знаком червоногвардійця, знаком номер один Української Ради Аерохіму, золотим годинником від одеської Червоної гвардії і авіації Одеського військового округу, бойовою зброєю від окрвиконкому. Він був членом ЦВК Молдавської АРСР, почесним членом ЦК незаможних селян. Український уряд присвоїв йому звання Героя Праці.

Червоний сокіл революції, комуніст... Коротке життя Олександра Тихоновича Бербека — яскравий приклад безмежної відданості народній справі, віри у світле майбутнє, в ім'я якого він жив і боровся.